4/2016 Juli | August € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00



Schiff & Zeit 90

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

4 198450 008908 04

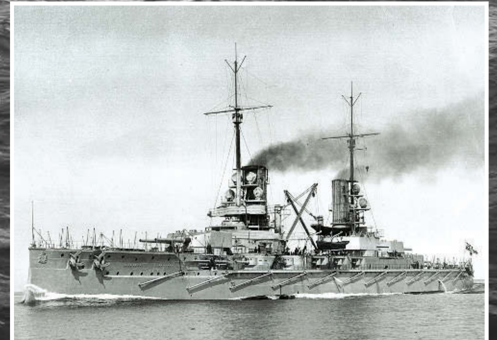
Viermastbark *Peking*
Rückkehr nach Hamburg!

Unternehmen „Juno" 1940

Deutscher Coup im Nordmeer



Lissa 1866 Habsburgs Rammeinsätze gegen Italiens Flotte



Prinzregent Luitpold Aufruhr auf dem Linienschiff 1917



Skorbut Die tödliche Geißel der Seemänner

Liebe Leserinnen und Leser,

Das Unternehmen „Juno“ vom 4. bis 9. Juni 1940 war eine vermeintlich kleine Episode des Seekrieges und doch rüttelte sie an Grundsätzlichem. Im Frühsommer hatte die Kriegsmarine mit immensen Schwierigkeiten zu kämpfen, man könnte auch sagen, sie stand sich selbst im Weg: Die Torpedokrise war nicht gelöst, der Verlust des Schweren Kreuzers *Blücher*, zweier Leichter Kreuzer und der wertvollen zehn Narvik-Zerstörer bei dem Unternehmen „Weserübung“ wirkte wie ein Schock. Hinzu kam die offensichtliche Machtlosigkeit gegenüber dem ungestörten britischen Geleitdienst zwischen Norwegen und England.

Die deutschen Schlachtschiff-Operationen hatten bisher dem Angriff auf die Atlantiktore gegolten, der ungehinderte Einsatz der Royal Navy in norwegischen Gewässern zeigte mit einem Mal, dass die strategischen Ziele verfehlt worden waren. Es war nur eine Frage der Zeit, wann Hitler den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, mit dem Vorwurf der Untätigkeit schwerer Überwassereinheiten konfrontieren würde.

Er musste handeln. Überlegungen in diesem Sinn stellte die Seekriegsleitung erstmals am 18. April an, als ein „scharfes Auftreten des Schlachtschiffverbandes“ gefordert wurde. Dafür kamen nur die beiden Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* sowie der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* in Betracht, die keine *fleet in being* sein, sondern durch Einsatz und Kampf „effektive und divergierende Wirkungen“ erzielen sollten, wie es im Kriegstagebuch der Seekriegsleitung hieß.

„Juno“ stand also von vornherein in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem ideologischen Überbau des Regimes – zu kämpfen, zu siegen oder unterzugehen. Zwar konnten der britische Flugzeugträger *Glorious* und die beiden Begleitzerstörer *Ardent* und *Acasta* versenkt werden, die Geleitzüge zum Abtransport britischer Norwegen-Truppen aber blieben unbehelligt. Grund genug, den zögerlichen Admiral Wilhelm Marschall als Flottenchef abzulösen; nicht von ungefähr fiel die Wahl der Nachfolger auf Vizeadmiral Günther Lütjens, der während „Weserübung“ nicht sonderlich erfolgreich agiert hatte (seine Auszeichnung mit dem Ritterkreuz war nicht militärisch motiviert, sondern politisch), aber mit seinem Draufgängertum den Forderungen nach explizit nationalsozialistischem Führungspersonal besser entsprach als ein besonnener und abwägender Seeoffizier wie Wilhelm Marschall. Seine Karriere war zwar nicht beendet – im Gegenteil, er sollte noch hohe Kommandoposten bekleiden –, aber er leitete fortan keine Schiffsverbände mehr.

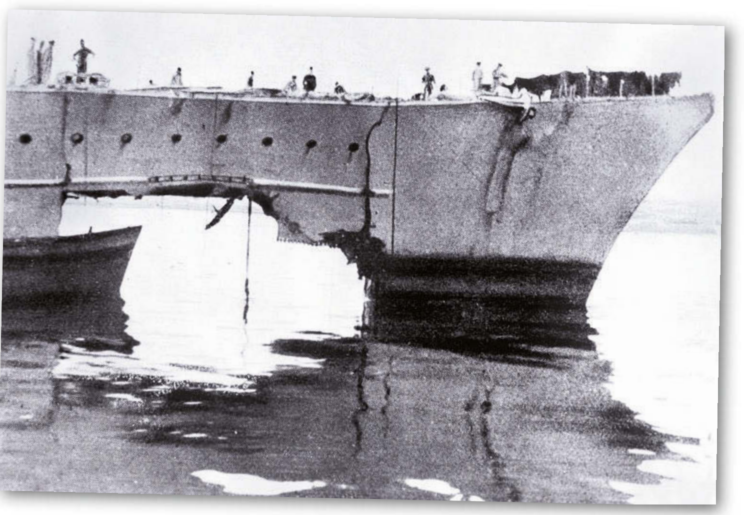
Im Sommer 1940 sollte erstmals umgesetzt werden, was seit der für die nationalsozialistische Führung schimpflichen Selbstversenkung des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* am 17. Dezember 1939 beschlossene Sache war: der personell und materiell rücksichtslose Kampf. Wer sich diesem Ziel nicht bedingungslos unterordnete, musste seinen Platz räumen.

Viel Erkenntnisgewinn bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



OHNE FORTUNE: Auch der neue Flottenchef, Vizeadmiral Günther Lütjens, musste sein am 20. Juni 1940 begonnenes Unternehmen abbrechen, nachdem das Schlachtschiff *Gneisenau* von einem Torpedo des britischen U-Bootes *Clyde* getroffen worden war

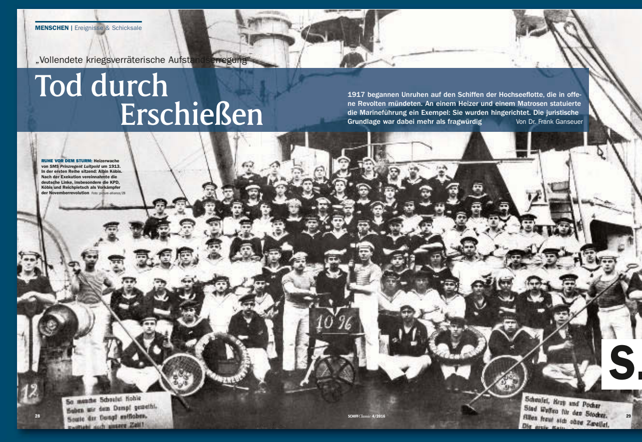
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

INHALT



VOR DEM EINSATZ: Schlachtschiff *Scharnhorst*, von der *Gneisenau* aus fotografiert
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst







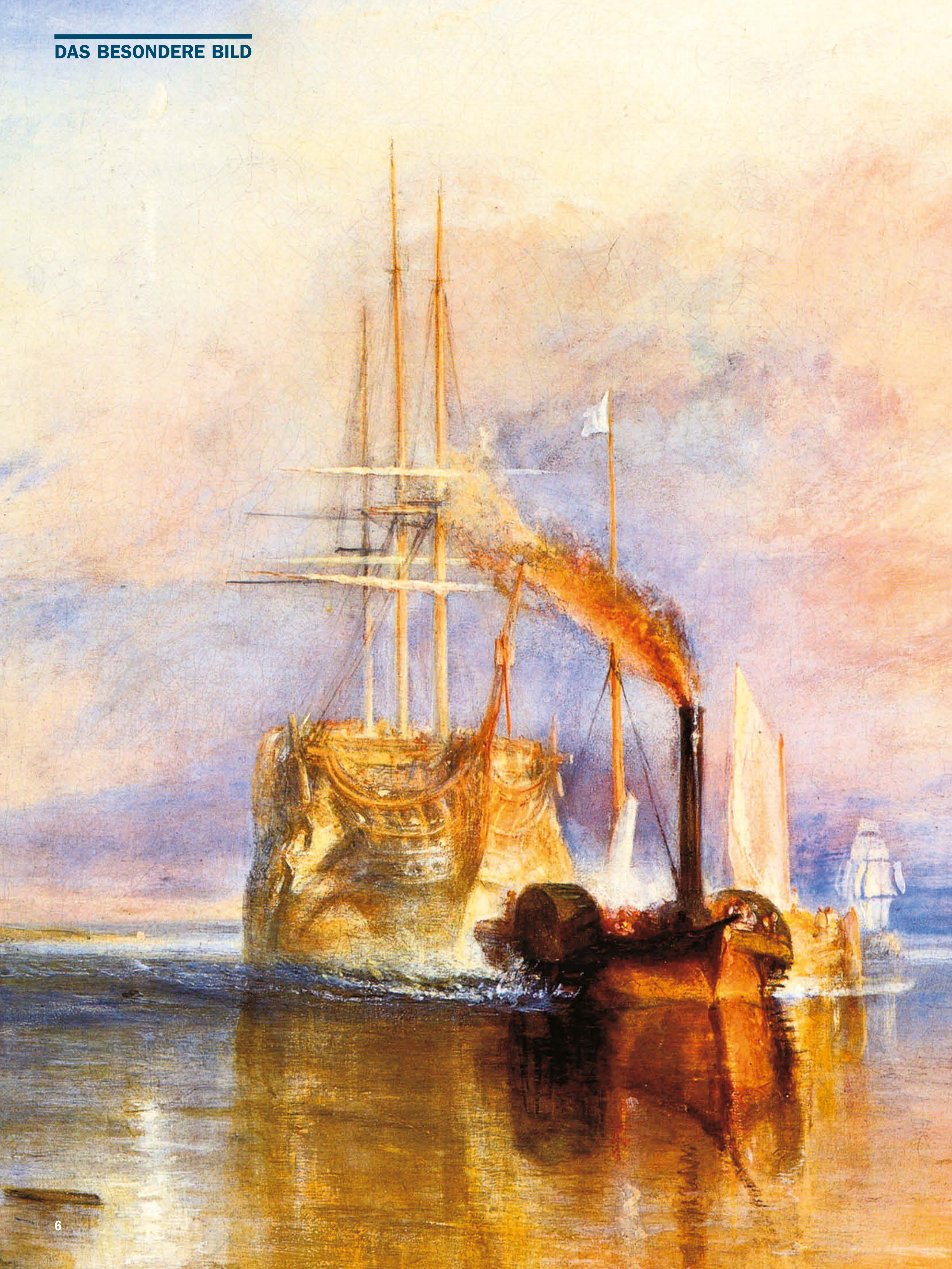






Titelfotos: ullstein bild-Süddeutsche Zeitung Photo/Scherl, picture-alliance/dpa, Interfoto/Imagno, picture-alliance/akg-images, akg-images

Titelbild: Indienststellung des deutschen Schlachtschiffes *Scharnhorst* 1939 auf der Kriegsmarinewerft von Wilhelmshaven



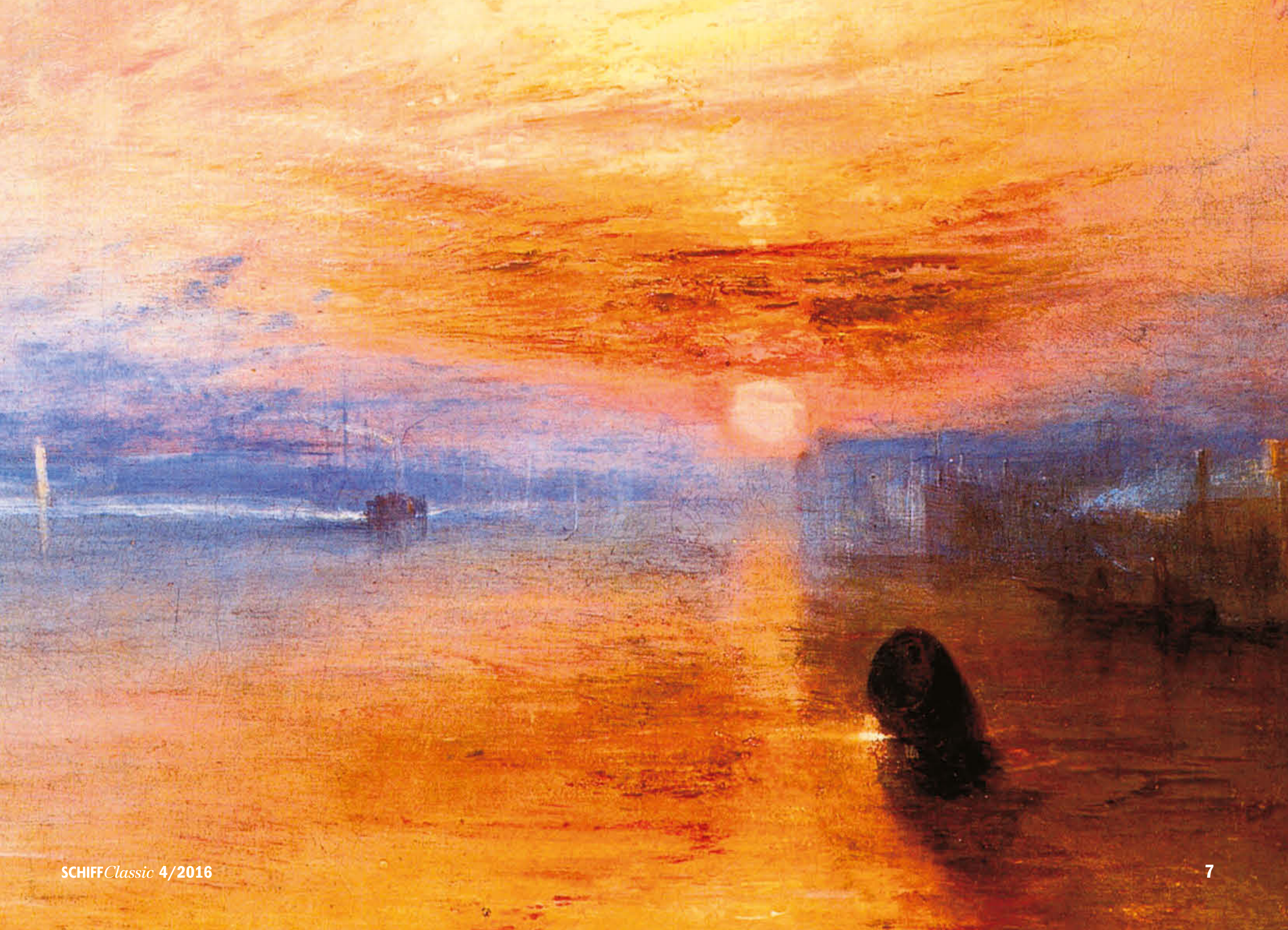
Kämpferische *Temeraire*

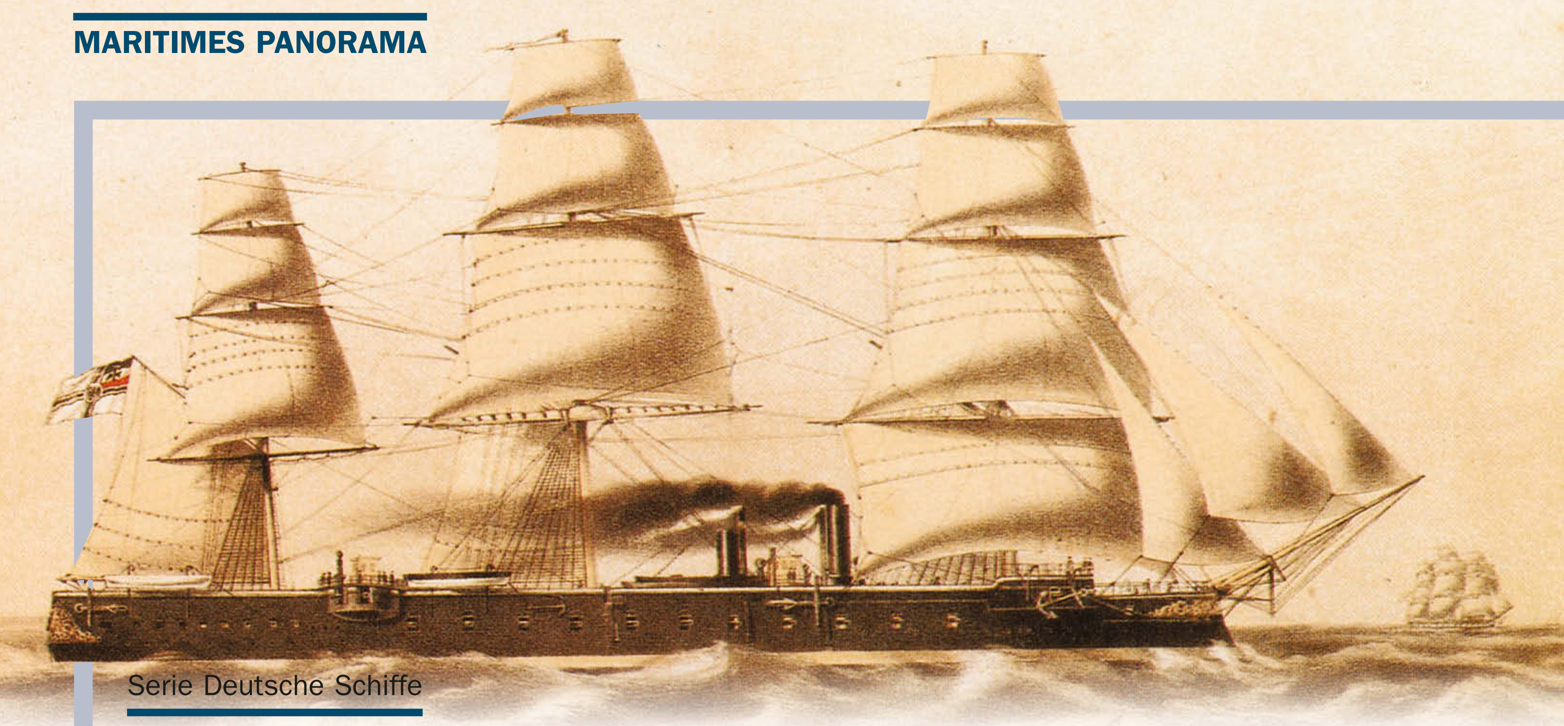
Ende einer alten und Beginn einer neuen Epoche

Es ist ein Kunstwerk von hoher Symbolkraft, mit dem der berühmte britische Maler William Turner (1775–1851) die Veränderung der Royal Navy durch Einführung der Maschinentechnik verdeutlicht: Ein kleiner, dampfgetriebener Schlepper nimmt das einst ruhmreiche segelgetriebene Linienschiff *Temeraire* 1838 mit auf dessen letzte Reise die Themse aufwärts zum Abwracken … 33 Jahre zuvor, am 21. Oktober 1805, hatte die *HMS Temeraire* in der Seeschlacht bei Trafalgar entscheidenden Anteil am Sieg der Royal Navy über die französisch-spanische Flotte. Daher die ehrenvolle Bezeichnung *The Fighting Temeraire*.

William Turner inszeniert die finale Fahrt dieses Schiffes und damit das Ende einer Kriegsschiffsepoche vor einem spektakulären Himmel, in dem Sonne und Mond Lichtquellen für leuchtendes Rotgelb und luftiges Blau sind. Die glatte Wasserfläche der Themse wird nur von den Schaufelrädern des kleinen Dampfers durchbrochen, der scheinbar mühelos das mächtige Segelschiff zu seinem Liegeplatz schleppt. Umfangen vom Widerschein der beiden Himmelskörper, scheint die *HMS Temeraire* schon im Dunst des Flusses zu verschwinden, bevor sie das Ziel erreicht hat. Turners innovativer Umgang mit Farbe und Licht generiert einen weiten Bildraum, in dem britische Geschichte, Ablösung und Neubeginn gleichsam gegenwärtig sind. Nicht ohne Grund wurde dieses Gemälde 2005 in einer Umfrage der BBC zum *Greatest Painting in Britain* gewählt. *Ellen Wagner*

Joseph Mallord William Turner: *The Fighting Temeraire tugged to her last Berth to be broken up*. 1838, National Gallery, London Foto: picture-alliance/United Archives/WHA





Serie Deutsche Schiffe

SMS König Wilhelm

Panzerfregatte der Norddeutschen Bundesmarine

Als türkische *Fatikh* begonnen, dann von den Preußen übernommen, verfügte *SMS König Wilhelm* über 2.600 Quadratmeter Segelfläche Foto: Sammlung GSW

Preußen hatte im Schulterschluss mit Österreich 1864 den Krieg gegen Dänemark gewonnen, zwei Jahre später den Bruderkrieg gegen Österreich. Was lag da näher, als der neu gewonnenen Macht auch auf See sichtbaren Ausdruck zu verleihen?

Das zu Ehren des preußischen Monarchen *SMS König Wilhelm* getaufte Schiff war ursprünglich bei der Werft Thames Iron Works & Shipbuilding Co. in Blackwall/London von der türkischen Regierung in Auftrag gegeben worden. Als aber den Türken das Geld ausging und die Royal Navy kein Interesse zeigte, sprangen die Preußen ein, die es als Ergänzung ihrer bereits vorhandenen Panzerschiffe *Friedrich Karl* (Bruder Wilhelms I.) und *Kronprinz* (Sohn Wilhelms I.) hervorragend in die neue Marine des Norddeutschen Bundes integrieren konnten. Außerdem war nach den siegreichen Kriegen das nötige Kleingeld für den Bau vorhanden.

SMS König Wilhelm lief am 25. April 1868 vom Stapel, brachte mit einer Expansionsdampfmaschine stattliche 14 Knoten und wurde mit gezogenen Geschützen der Firma Krupp armiert (13 x 24 Zentimeter und 5 x 21 Zentimeter). Im Sommer 1869 konnte das Schiff, das trotz starker Maschinen als Vollschiff getakelt war, voll ausgerüstet gemeldet werden. Es war eine Eigenart der Zeit, sich nicht komplett auf den Dampf verlassen zu wollen; der hohe Kohlenverbrauch und vermeintliche Unwägbarkeiten der neuen Antriebsart förderten den Sicherheitsdrang, zusätzlich auf Takelage zu setzen. Da *SMS König Wilhelm* auch für den Einsatz in Übersee vorgesehen war, war der Zusatz absolut berechtigt. Wie der König selbst, der vom Meer und von Seehandlung nichts verstand und auch später als Deutscher Kaiser noch ganz Landmilitär blieb, war der an sich schöne Dreimaster kein maritimes Highlight und ein guter Segler auch nicht.

Entsprechend unspektakulär gestaltete sich der weitere Lebensweg: Nach 25 Dienstjahren zum Großen Kreuzer umgebaut, dem die Takelage zum Opfer fiel, ist das Schiff noch bis 1904 in den Bestandslisten geführt, wurde dann zum Hafenschiff abqualifiziert und nach erneuter Umbewaffnung als „schwimmende Batterie“ eingesetzt. Ab 1907 nur noch Schul- und Wohnhulk für den Nachwuchs, wurde *SMS König Wilhelm* 1921 verkauft und schließlich abgewrackt. *Armin Kern*

Internationale Schiffe

Was macht CVN 73?

USS George Washington wird grundüberholt



Der japanische Hubschrauberträger *Izumo* eskortiert die *USS George Washington* (vorne) bei ihrem Abschied aus Japan am 18. Mai 2015 Foto: picture-alliance/AP Images

Nachdem im Mai 2008 ein Feuer auf dem amerikanischen Flugzeugträger (CVN 73) ausgebrochen war und einen Teil des Schiffes erheblich beschädigt hatte – 37 Seeleute wurden damals verletzt –, musste der Ozeanriese im Flottenstützpunkt San Diego (Kalifornien) repariert werden. Da Sicherheitsvorschriften missachtet worden waren, wurden der Commanding Officer und der Executive Officer von ihren Aufgaben entbunden. Von 2008 bis 2015 als vorgeschobener Flugzeugträger in Yokosuka (Japan) eingesetzt, verlegte das Schiff nach Norfolk (Virginia), um überholt zu werden. Seine Aufgaben übernahm *USS Ronald Reagan* (CVN 76). *GSW*

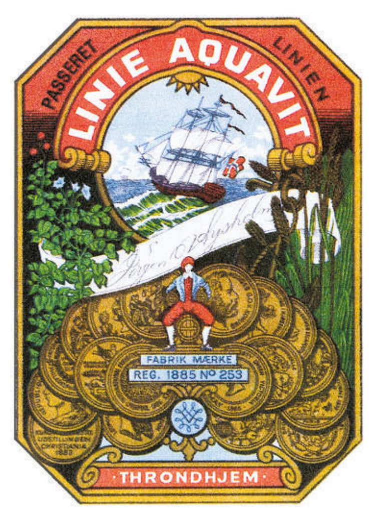
Brauchtum

Darauf einen Doppelten

Der Linie-Aquavit gilt als einer der besten Schnäpse der Welt. Was macht ihn so besonders?

Wer kennt und schätzt ihn nicht, den goldbraunen „Linie“, der nach reichhaltiger Mahlzeit den Magen richtig aufräumt? Dass dieser Schnaps aus Norwegen stammt, dürfte bekannt sein, nicht aber, dass sein Entdecker Jorgen B. Lysholm (1796–1843) hieß, eine Kornbrennerei in Trondheim gründete und ein Kräutergebräu herstellte, das anfangs nicht jedermanns Geschmack war.

Das musste um 1830 auch ein Trondheimer Schiffskapitän in Südamerika erfahren, der im Auftrag eines Reeders Brasilianern ein Fass zum Kauf anbot, die dankend ablehnten. Dem Kapitän blieb nichts anderes übrig, als das Fass wieder mit an Bord zu nehmen und zu Hause bei dem Schiffseigner abzuliefern. Zum Trost gab der Reeder der versammelten Runde einen aus dem „Äquatorfass“ aus – und ihr Aquavit schmeckte ihnen besser denn je. Dies soll, wie man sich in Norwegen erzählt, die Geburtsstunde des Linie-Aquavits aus Trondheim gewesen sein. Seither wird diesem Hochprozentigen durch Äquatorreisen die spezielle Reife verliehen, wobei allerdings das Kreuzen der Linie heute nur noch von untergeordneter Bedeutung ist, denn es scheint allein auf die Länge der Reifung anzukommen.



Flaschenetikett des Linie-Aquavits aus Trondheim Foto: Sammlung GSW

1940 waren fünf norwegische Schiffe mit Linie-Aquavit in Fahrt, die wegen der Kriegsereignisse ihre Fracht erst im Mai 1942 in Bristol ablieferten. Dort ließen sich Engländer und Norweger den Schnaps schmecken und erklärten einhellig, dass dieser „doppelte Linie-Aquavit“ das Beste sei, was sie jemals getrunken hätten. *AK*

Nautik

Das Rahsegel

Eine Besonderheit

Das wohl älteste bekannte Segel ist das Rahsegel, das, unter dem Baum (Rah) befestigt, früher viereckig war und heute meist rechteckig oder trapezförmig ist. Die Besonderheit des dem Schiff Vortrieb gebenden Rahsegels ist, dass es dem Wind immer dieselbe Seite zuwendet und wegen seiner begrenzten Fläche gut handhabbar ist. Außerdem kann es in großer Anzahl auf einem Schiff gefahren werden. *SMS Preußen* zum Beispiel besaß 30 Rahsegel in sechs Stockwerken! Ein großer Nachteil besteht darin, dass mit Rahsegeln nicht so hoch am Wind gefahren werden kann wie mit Schratsegeln, ein weiterer in dem vergleichsweise hohen Personalbedarf beim Setzen und Reffen. *AK*



Rahsegel und Takelwerk der Viermastbark *Sea Cloud* Foto: picture-alliance/dpa

Hätten Sie’s gewusst?

Erst die Entwicklung des Plankenbootes ermöglichte den Bau größerer Schiffe mit unterschiedlichen Rumpfformen. Ägyptische Reliefs zeigen Konstruktionen um 2.500 v. Chr.

Der Enterkampf wurde meist von den am wenigsten seefahrenden Völkern gesucht – so von den Römern gegen die Karthager oder von den Spaniern.

Erkrankungen an Bord begegnete man erst Ende des 18. Jahrhundert ernsthaft und systematisch. Die Royal Navy führte als Erste sogenannte Krankenreviere ein.

Der nordamerikanische Admiral Samuel Francis Du Pont führte am 9. Oktober 1861 seine Schiffe gegen Port Royal in Südcarolina und kämpfte nach einer geschickten Taktik die beiden Forts am Eingang des Sunds ohne Panzerschiffe nieder.

Flottanten hießen in Österreich-Ungarn alle schwimmenden Vorrichtungen, die keine eigentlichen Schiffe waren, also Leichter, Lastboote, Pontons, Kräne und Bagger.

***SMY Hohenzollern*,** die 1892 bis 1918 Kaiser Wilhelm II. als Staatsyacht diente, wurde als Aviso in der Liste der Kriegsschiffe geführt.

Filigran bemalter Ei-Flakon von KPM (Königliche Porzellan-Manufaktur) mit Darstellung der Yacht *Hohenzollern*, 1899 Foto: picture-alliance/akg-images

5.000 Jahre Seefahrt

Admiralsschiff

Alles eine Frage der Position



Der Befehlshaber hatte auf einem meist mit 100 bis 120 Kanonen starken Admiralsschiff das Geschehen während der Seeschlacht im Blick Foto: picture-alliance/akg

Ebenso wie ein Heerführer musste der Führer einer Flotte stets den Überblick behalten, das heißt er hatte seinen Standort so zu wählen, dass er sowohl die Bewegungen des Gegners beobachten wie auch seine eigenen Streitkräfte übersehen und ihnen Befehle übermitteln konnte. Gerade auf See brachte dies Schwierigkeiten mit sich, da sich die Front dauernd und mit großer Geschwindigkeit verschob.

Der Kommandierende musste sich also auf einem kämpfenden Schiff befinden – ob an der Spitze oder in der Mitte, hing von der Formation ab. Aus der Mitte konnte er seine Flotte beziehungsweise seine Endschiffe gleich übersehen und somit die notwendigen Signale am schnellsten geben. An der Spitze war er unabhängiger von Signalen, dort lief alles auf seine persönliche Befehlsgebung hinaus.

Ende des 18. Jahrhunderts wurde auch die Führung auf einem seitlich hinter der Front stehenden, kleinen und schnellen Fahrzeug in Betracht gezogen, es setzte sich aber die Überzeugung durch, dass der Platz des Admirals in der Schlachtlinie sein musste, um unmittelbar wirken zu können.

Dafür stand dem Befehlshaber in der Segelschiffszeit ein besonders starkes Schiff zur Verfügung: Während die Linienschiffe im 18. Jahrhundert durchschnittlich 90 Kanonen an Bord hatten, waren die Admiralsschiffe mit 100 bis 120 Kanonen bestückt. Mit dem Serienbau von Linienschiffen im 19. Jahrhundert gab es keine gesonderten Admiralsschiffe mehr. Von jeder Serie oder Klasse gingen allerdings ein oder zwei Schiffe mit den entsprechenden Büro- und Wohnräumen für die Aufnahme eines Admirals und seines gesamten Stabes in Produktion. Um 1900 setzte sich in allen großen Marinen dafür der Begriff des Flaggschiffs durch. *Armin Kern*

Aus der Kombüse

Heute: Krabbensuppe

Zweimal in der Woche ist in der Kurstadt Baden-Baden Markttag. Und an einem dieser beiden Tage bietet ein Fischhändler ausgesuchte Meeresfrüchte an. Was mir als Zugereistem auffällt: Seine Nordseekrabben liegen immer ziemlich unberührt in der Schüssel. Ich beobachte bei meinem Einkauf – selten unter 300 Gramm – dann manchen Einheimischen, der beim Anblick der kleinen Seetierchen ein krauses Gesicht zieht und weitergeht, um am nächsten Stand kiloweise glitschige Schnecken mitzunehmen.

Mein Rat: Der Baden-Badener, der sich durchaus auf Köstlichkeiten versteht, sollte es statt einem herkömmlichen Schneckensüpple mal mit einer gut zubereiteten Nordseekrabben-Suppe versuchen.

Und die geht so: Für den Fond das zerkleinerte Suppengrün, Fenchel und Zwiebeln zusammen mit den Krabbenschalen

Zutaten (für 6 Personen)
3 kg Krabbenschalen und -fleisch
2–3 Liter Wasser oder Gemüsebrühe
250 ml Sahne
1 Dose geschälte Tomaten
1 Becher geschlagene Sahne
1 Bund Suppengrün, 1 Bund Dill,
1–2 Gemüsezwiebeln, ½ Fenchelknolle
Butter, Mehl, Pfeffer, Salz, 1 TL Curry,
1 EL Senfkörner, 1 EL Kümmel,
2 Knoblauchzehen, 2 Lorbeerblätter,
3–4 Gewürznelken
Cognac und trockener Weißwein zum Abschmecken



Foto: Brent Hofacker

und dem Knoblauch in einen Topf geben und mit Wasser oder Gemüsebrühe auffüllen. Gewürze und die Tomaten hinzufügen und nicht länger als 30 Minuten köcheln lassen. Den Fond zuerst durch ein Sieb, dann durch ein Tuch seihen. Butter leicht anbräunen, Mehl dazu, nach und nach den heißen Fond einrühren, Sahne und die gepulten Viecher rein, nach Belieben abschmecken. Mit der geschlagenen Sahne als Haube und ein paar Kräbbchen darauf servieren. Et voilà! *GSW*



Der große Gonçalves fürchtete sich vor nichts außer vor dunklen Wolken. Denkmal in Funchal auf Madeira

Foto: picture-alliance/akg-images

Seemannsgarn

Heldenangst

Schönes Madeira, liebliche Kanaren?

Von dem beinharten und zum Helden stilisierten portugiesischen Seefahrer Joao Gonçalves Zarco (1380–1467), der die zum Madeira-Archipel zählende und trotz kartografischer Erfassung in Vergessenheit geratene Insel Porto Santo entdeckt hatte, heißt es, dass er sich zunächst geweigert hatte, dorthin zu segeln. Der Grund waren riesige dunkle Wolken, die wie schwarze Särge über Madeiras Felsengipfeln hingen und für ihn ein schlechtes Omen waren. Seine Männer sahen dies offenbar anders; sie konnten Gonçalves nur mit Mühe dazu bringen, näher heranzusegeln. Von den Kanarischen Inseln geht sogar die Sage, es stünde ein Keulen schwingender, grimmiger Riese auf dem höchsten Berg und drohe jedem, der weiter nach Westen vordringen wolle, mit dem Tod. *GSW*



***Grace Dieu*, das Flaggschiff des englischen Königs Heinrich V. (1387–1422)**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

> „Niemals zuvor sah ich eine so große und schöne Konstruktion“

Luca degli Albizzi, Kapitän der florentinischen Galeeren, über die *Grace Dieu*

Briefe an die Redaktion

Schiff Classic

Eine Bayerin (66) meldet sich zu Wort. Seit zwei Jahren bin ich Ihrem Magazin treu und total begeistert. Hintergrund sind meine ostpreußischen Vorfahren (Königsberg), die bis zum Zweiten Weltkrieg in der Seefahrt unterwegs waren. Aufgrund Ihrer Berichte konnte ich einiges erfolgreich im Netz recherchieren.

Regina Pfannenschmidt

Museum Brake, Schiff Classic 3/2016

Das Segelschulschiff *Pamir* ist seinerzeit nicht im Südatlantik untergegangen. Die letzte bekannte Position des Schiffes war auf 35 Grad 57 Minuten Nord und 40 Grad 20 Minuten West, also im südlichen Teil des Nordatlantiks.

Peter Teichmann, Dipl. Naut., Weitramsdorf

Graf Spee, Schiff Classic 3/2016

Ich habe ihre neueste Ausgabe heute gelesen. Wieder mal war ich von der Art und Aufmachung sehr angetan. Der Artikel über die *Graf Spee* und ihren Kommandanten hat mich nachdenklich gemacht. Für mich ist es immer wieder irritierend, wenn andere Länder beziehungsweise ehemalige Kriegsgegner die Leistungen eines Einzelnen oder einer Gruppe mehr schätzen und fairer bewerten als die Menschen und entsprechenden Stellen im eigenen Land. Ja, ich habe in Geschichte aufgepasst. Ja, ich weiß, dass Hitler einen ungerechtfertigten Angriffskrieg geführt hat und auch die *Graf Spee* und ihre Besatzung ein Werkzeug darin waren. Das soll aber nicht heißen, dass eine Leistung in einer der extremsten Erfahrungen, die ein Mensch machen kann – Krieg nämlich –, grundsätzlich nur negativ zu bewerten ist.

Dass auch in solchen Situationen immer wieder Menschlichkeit, Anstand, Würde und Ehre gewahrt worden sind – egal von welcher Seite –, sollte auch heute noch ein Leitmotiv sein. In einer Zeit, in der Vorbilder, ich schreibe bewusst nicht von Helden, eine erschreckende Beliebigkeit bekommen haben, sollte ein entsprechendes Verhalten durchaus auch gewürdigt werden. Zumindest einen gewissen Respekt hätten solche Menschen im Nachhinein verdient.

M. Kowalczek, per Mail

„Gruppe Leuthen – ran!“, Schiff Classic 3/2016

Danke für den Artikel über die Geleitzugschlacht im Atlantik, die mit der „Gruppe Leuthen“ zwar nur eine kleine Episode zeigt, aber das sehr detailliert. Die Karte dazu ist große Klasse! Weiter so!

Arne Feddersen, Rendsburg

103. Geburtstag, Schiff Classic 3/2016

Das Bild auf Seite 75 zeigt nicht Reinhard Hardegen, sondern Otto von Bülow, Kommandant von U 404.

Marc Eickhof, Lübbecke

Skagerrak 1916, Schiff Classic 3/2016

Auf Seite 15 ist der Redaktion ein ärgerlicher Fehler unterlaufen. Das Bild oben zeigt nicht die britische Schlachtflotte im Anmarsch, sondern deutsche Linienschiffe nach 1916, von einem Zeppelin aus aufgenommen. Wir danken den zahlreichen Lesern für diesen Hinweis!

Die Redaktion

Skagerrak, Schiff Classic 3/2016

Endlich Aufklärung über den Unterschied zwischen Großen Kreuzern und Schlachtkreuzern – dass Letztere nämlich nur die modernste Variante der Großen Kreuzer waren und dass Schlachtkreuzer ähnlich bewaffnet waren wie Schlachtschiffe, nur weniger stark gepanzert und schneller. Es war mir wichtig, das in dieser Kürze mal zu erfahren.

Gernot Oberthür, per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Deutsche Schlachtschiffe im Nordmeer

Untergang der *Glorious*

Im Juni 1940 lief eine deutsche Kampfgruppe zur Entlastung der in Nordnorwegen bedrängten Kräfte aus und in bisher nicht erkannte britische Absetzbewegungen hinein. Trotz der erfolgreichen Operation war die Marineführung enttäuscht – sie hatte Größeres geplant

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener



IN KIELLINIE: So könnte es ausgesehen haben, als die Schlachtschiffe *Gneisenau* (vorn) und *Scharnhorst* am 4. Juni 1940 auf ihrer Fahrt nach Norden waren Foto: picture-alliance/dieKleinert.de



5 kurze Fakten

ZEIT: 4.–9. Juni 1940
ORT: Nordmeer
GRUND: Entlastung durch Schlachtschiffeinsatz
VERLAUF: Versenkung britischer Einheiten
ERGEBNIS: Ende der atlantischen Kriegsführung von Norwegen aus

„Weserübung“ steckte allen noch in den Knochen. Die insgesamt geglückte Besetzung Dänemarks und Norwegens im April 1940, um die strategische Position im Krieg gegen Großbritannien zu erweitern, den Briten Skandinavien und die Ostsee zu verstellen und die deutsche Erzbasis in Schweden zu sichern, wirkte sich auf die Kriegsmarine verheerend aus.

Für diese gewaltige kombinierte Operation hatte sie ihre gesamten Überwasserstreitkräfte und den größten Teil ihrer aus dem Atlantik und der Nordsee abgezogenen U-Boote zur Verfügung gestellt – und herbe Verluste erlitten. Der Schwere Kreuzer *Blücher* war norwegischen Küstenbatterien zum Opfer gefallen, zwei Leichte Kreuzer, ein Torpedoboot und vier U-Boote waren versenkt worden. Vor allem aber schmerzte die Vernichtung von zehn Zerstörern, womit die deutsche Zerstörerflottille schwer in Mitleidenschaft gezogen war.

Mit dem für die Kriegsmarine fatalen Ausgang des Unternehmens „Weserübung“ musste die Seekriegsleitung (Skl) alle Pläne für die verheißungsvollen Minen-Operationen durch Zerstörer, den Handelskrieg mit Zerstörern und die kombinierte Kriegsführung mit Schlachtschiffen vorerst ad acta legen. Bis zum 15. Juni 1940 transportierten 270 deutsche Handelsschiffe über 100.000 Mann, 16.000 Pferde, 20.000 Fahrzeuge und 100.000 Tonnen Nachschub nach Norwegen; 21 Schiffe mit 2.000 Seeleuten gingen dabei unter.

Herbe Verluste

Die Briten reagierten und landeten von französischen und polnischen Kräften unterstützt in Narvik, Trondheim und an weiteren Orten, konnten ihre Operationsbasen angesichts der deutschen Luftüberlegenheit aber nicht ausbauen und mussten einige sogar schon Anfang Mai räumen.

Die Erzzufuhr für das Deutsche Reich war gesichert, jene zur britischen Insel unterbrochen, neue Stützpunkte kamen nun bedeutend näher an viele britische Häfen heran und der deutsche Auslaufweg in den Atlantik ließ sich umstandsloser passieren. Entscheidend für die deutsche Führung war, dass die Engländer am Festsetzen in Norwegen gehindert worden waren und damit die akute Gefahr einer skandinavischen Front gegen Deutschland nicht mehr bestand.

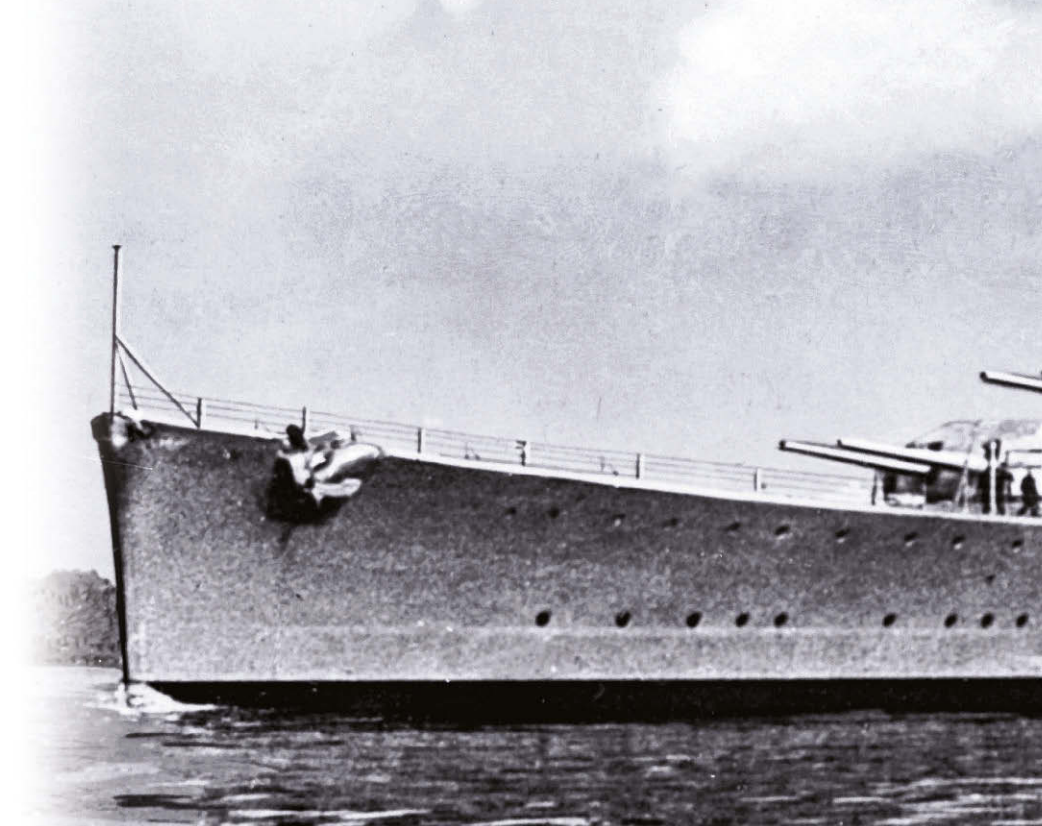
Überdies konnte die Marine später, im Russlandfeldzug, Angriffe gegen die im Norden laufenden, für die Sowjetunion bestimmten alliierten Konvois mit Kriegsmaterial und Nachschubgütern fahren und diese nachhaltig stören. Ehe die Kämpfe in Norwegen endeten, ereignete sich für die

NEUE LAGE Strategie im Frühjahr 1940

Die Inbesitznahme Norwegens änderte die Situation für die Kriegsmarine grundlegend. Man müsse nun nicht mehr aus dem „entlegenen Winkel eines Randmeeres“ heraus operieren, wie es in der Lagebetrachtung der Seekriegsleitung vom 25. Mai 1940 hieß, sondern könne die Schiffe von Stützpunkten am freien Atlantik aus in den Kampf schicken. Die Schottland-Grönland-Passage könne vom Gegner nicht hermetisch abgeriegelt werden, und von mittelnorwegischen Häfen aus wäre es den deutschen Streitkräften, vor allem den Schlachtschiffen, gut möglich, „diese angelehnte Tür“ aufzustoßen. Daher kam es nach dem Abschluss des Unternehmens „Weserübung“ für die Kriegsmarine darauf an, trotz der erlittenen Verluste die gewonnenen Positionen auszubauen und die Schlachtschiffe erneut zum Einsatz zu bringen. Großadmiral Erich Raeder hielt unbeirrt an seiner Schlachtschiffstrategie fest.



SEEKRIEG IN DER OFFENSIVE: Vortrag eines Marinebefehlshabers vor Großadmiral Erich Raeder (Mitte) 1940
Foto: picture-alliance/akg-images



ERSTER SCHWERER KREUZER: Mit der 1935/36 gebauten *Admiral Hipper* überschritt die Kriegsmarine die vertraglich festgelegten 10.000 Tonnen um rund 40 Prozent. Kapitän zur See Hellmuth Heye befehligte den Schweren Kreuzer als Kommandant vom 29. April 1939 bis zum 3. September 1940
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Kriegsmarine aber noch ein Einsatz mit Folgen. Am 18. Mai 1940 wies der Oberbefehlshaber Großadmiral Erich Raeder die beiden Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* zu „häufiger, lebhafter und vielseitiger" Tätigkeit in jenem Operationsgebiet an, das in der ersten Hälfte des Jahres 1940 das bei Weitem wichtigste war: im Nordmeer.

Zum einen sollte das bedrohte Narvik durch einen Flottenvorstoß in den Vaagsfjord und Westfjord freigekämpft, zum anderen sollten die feindlichen Seeverbindungen zwischen den britischen Inseln und Nordnorwegen unter Kontrolle gebracht werden. Es käme dabei weniger darauf an, gegen Einzelobjekte zu operieren, als vielmehr so häufig zur Stelle zu sein, dass sich mittelbare oder unmittelbare Erfolge allein aus der Präsenz schwerer Schiffe ergäben.

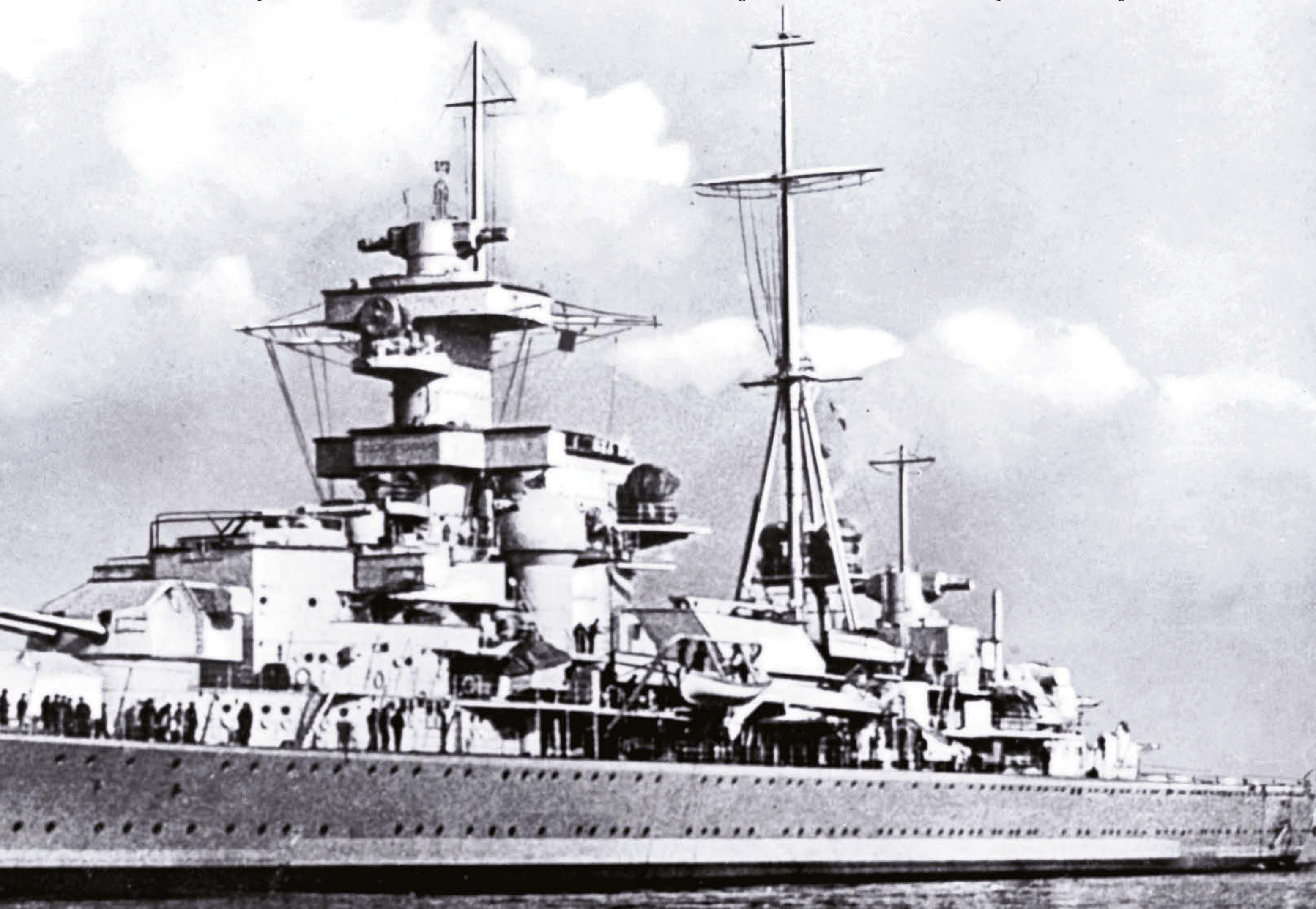
Schlachtschiffe müssen ran

Bei der sogenannten Führerlage trug Raeder am 21. Mai Hitler seine Absichten vor, die sich allerdings nicht mit den Innenansichten der Flotte über den Zustand der großen Einheiten deckten. In einer Eingabe des Flottenkommandos vom 26. April 1940 hieß es: „Die Gefechtsbereitschaft der Schlachtschiffe, des Hipper und der Zerstörer steht auf einem Tiefpunkt, der die Erfolgsaussichten bei einem Kampf mit feindlichen Streitkräften stark einschränkt."

Ungeachtet dieser Tatsache wollte Raeder unbedingt den Kampf seiner Schlachtschiffe forcieren, die bisher nicht viel zur Seekriegsführung beigetragen hatten. Er fürchtete ganz offensichtlich Konsequenzen des „Führers" für die Marine. Ihm ging es auch darum, die Existenzberechtigung der teuren, Material und Personal bindenden Schiffe unter Beweis zu stellen. Die Marine sollte sich auf keinen Fall der Chance berauben, „ihren Teil zum Gesamtsieg" beizutragen. „Eine Kriegsmarine, welche in kühnem Einsatz gegen den Feind geführt wird und hierbei Verluste erleidet, wird nach dem Siege in vergrößertem Umfange wieder erstehen, hat sich dieser Einsatz aber nicht gefunden, so wird ihre Existenz auch nach dem gewonnenen Kriege bedroht sein", merkte Raeder am Schluss seines Erlasses zum Einsatz der Schlachtschiffe an. Es folgte der Befehl, die Kriegsbereitschaft von *Scharnhorst* herzustellen, auf der zu diesem Zeitpunkt im Gegensatz zu *Gneisenau* noch Ausbildungen angesetzt waren. Die Operation „Juno" mit den beiden Schlachtschiffen, dem Schweren Kreuzer *Admiral Hipper*, den Zerstörern *Karl Galster* (Z 20), *Hans Lody* (Z 10), *Erich Steinbrinck* (Z 15) und *Hermann Schoemann* (Z 7) sowie den Torpedobooten *Jaguar* und *Falke* in

„Eine Kriegsmarine, welche in kühnem Einsatz gegen den Feind geführt wird und hierbei Verluste erleidet, wird nach dem Siege in vergrößertem Umfange wieder erstehen, hat sich dieser Einsatz aber nicht gefunden, so wird ihre Existenz auch nach dem gewonnenen Kriege bedroht sein"

Großadmiral Erich Raeder



der nördlichen Nordsee und dem Nordmeer wurde zunächst auf den 1., dann auf den 4. Juni festgelegt.

„Juno“ gehörte in den operativen Zusammenhang mit „Weserübung“, war aber deutlich von dem Bemühen der Marineführung geprägt, ihr Konzept eines eigenständigen Seekrieges zu verwirklichen, der Ruhm und Ehre bedeutete – oder den Untergang. Es entsprach damit Hitlers Vorstellungen von einem „totalen“ Einsatz der Marine.

Start des Unternehmens

Als die Kampfgruppe unter Admiral Wilhelm Marschall, zunächst von drei Heinkel He 115, später von zwei Heinkel He 111 aus der Luft gesichert, am 4. Juni aus Kiel auslief, in Kiellinie und dann in Dwarslinie Kurs Nordost marschierte, erschien Raeder zur Mittagslage bei Hitler, um ihm das Feindbild exakt darzulegen. Der Oberbefehlshaber beurteilte das Kräfteverhältnis positiv zu deutschen Gunsten, da sich zahlreiche britische Schiffe in Reparatur befanden. An Feindkräften stünden ein bis zwei Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer im Seegebiet Harstadt beziehungsweise im Ofotenfjord, ein Flugzeugträger auf Höhe Tromsö 200 Seemeilen vor der Küste; die Gefahr durch U-Boote schätzte der Großadmiral als latent vorhanden, aber nicht hoch ein.

Hitler und Raeder erörterten bei dieser Gelegenheit auch den Einsatz der bekannten Lloyddampfer *Europa* und *Bremen*, die innerhalb von fünf Tagen bereitstehen könnten, um 3.000 Mann mit leichten Waffen für ein Landungsunternehmen im Lyngenfjord zu verschiffen. Diese Option wurde allerdings nicht weiter vertieft.



GUT VERSORGT: ***Scharnhorst*** **(Kapitän zur See Kurt Caesar Hoffmann), von** ***Gneisenau*** **(Kapitän zur See Harald Netzbandt) aus fotografiert, nachdem die Kampfgruppe Öl gebunkert hatte** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Alles wie vorgesehen

Nachdem der Verband wie geplant Öl gebunkert hatte, gelang es Admiral Marschall, von der feindlichen Luftaufklärung unbemerkt die englische U-Boot-Linie zu durchfahren und unbeschadet das Operationsgebiet zu erreichen. Das Marinegruppenkommando West teilte noch am 4. Juni genauere Aufklärungsergebnisse mit: Danach lagen zwei Schlachtschiffe und zwei Schlachtkreuzer in Scapa Flow und zwei Schlachtschiffe im Narvikraum. Spätere Erkenntnisse identifizierten das Schlachtschiff *Resolution* in Scapa und in Nordnorwegen das Schlachtschiff *Valiant*, die Flugzeugträger *Glorious* und *Ark Royal* sowie die Kreuzer *Devonshire, Southampton, Vindictive* und *Coventry*, außer-

PLANMÄSSIG: Auf dem Weg in das Operationsgebiet passierten die beiden Schlachtschiffe unbeschadet die feindliche U-Boot-Linie Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

KEINE CHANCE: Der britische Truppentransporter *Orama* sinkt nach Beschuss durch *Admiral Hipper* und Torpedotreffer des Zerstörers *Hans Lody*
Fotos (4): picture-alliance/WZ-Bilddienst

dem 15 Zerstörer. Ungeachtet der zu erwartenden Feindmassierung wollte Marschall Harstad angreifen, nahm jedoch Abstand von seinem Vorhaben, als ihm ein westgehender Geleitzug gemeldet wurde, der – so seine Vermutung – zur Räumung von Narvik Truppen und Material transportierte. Hauptaufgabe blieb zwar Harstadt, den Konvoi sollte man sich aber nicht entgehen lassen, kam die Rückantwort aus Berlin.

Angriffe von *Admiral Hipper* und *Gneisenau* am 8. Juni führten zwar zu Erfolgen (Tanker *Oilpioneer*, U-Boot-Jäger *Juniper* und der leere Truppentransporter *Orama* sanken), der Geleitzug indes konnte trotz Aufklärung durch *Hipper*-Bordflugzeuge nicht entdeckt werden. Schließlich meldete Flottenchef Marschall an das Marinegruppen-Kommando West: „Ausholen nach Norden zum Operieren im Seegebiet Tromsö–Harstad.“

Falsche Fährte

Wie so oft in der Seekriegsgeschichte, nahm „Admiral Zufall“ entscheidenden Einfluss auf den weiteren Verlauf. Denn auf die falschen Informationen hin, unbekannte Schiffe stünden vor Island und die Deutschen seien dort offensichtlich gelandet, suchten *Renown* und *Repulse* den Streifen zwischen Orkney und Island ab – und fehlten im Raum um

Narvik, sodass der deutsche Kampfverband ungehinderte Operationsfreiheit besaß. Am 8. Juni 1940 waren auf vier großen Geleitzügen englische, französische und polnische Narvik-Truppen für den Rücktransport eingeschifft, gesichert von *Southampton, Coventry* und *Ark Royal. Devonshire* war mit der Sonderaufgabe betraut, die norwegische Regierung sicher nach England zu bringen, *Glorious* sollte zur Ölaufnahme nach Scapa laufen und *Valiant*, die zur Geleitzugsicherung zu weit weg war, würde zu spät auf dem Gefechtsfeld erscheinen.

Rauchwolken voraus!

Um 16:46 Uhr des 8. Juni sichtete ein Fähnrich im Vormars der *Scharnhorst* Rauchwolken steuerbord voraus. Um 17 Uhr gab die Flotte Alarm, wenige Minuten später machte *Scharnhorst* den Gegner als Flugzeugträger mit zwei Begleitzerstörern (*Ardent* und *Acasta*) aus. Zwei Aspekte waren jetzt wichtig: erstens zu verhindern, dass Flugzeuge von dem Träger aus starten würden, und zweitens, auf optimale Schussentfernung an das Ziel heranzustaffeln. *Glorious*, die durch geschickte deutsche Manöver in Luv gezwungen worden war und daher keine Flugzeuge einsetzen konnte, erkannte die Gefahr, versuchte mit hoher Fahrt abzulaufen und begann sich einzunebeln.

Um 17:28 Uhr eröffnete das Flottenflaggschiff *Gneisenau* mit seiner Mittelartillerie das Feuer auf den nördlich stehenden Zerstörer *Ardent*, *Scharnhorst* folgte wenige Minuten später mit schweren Salven auf den Flugzeugträger, der in künstliche Rauchschleier gehüllt und durch Ausfall seiner Funkanlage früh in Mitleidenschaft gezogen war. Verzweifelt versuchten die Briten, ihre „Swordfish“-Doppeldecker mit Torpedos zu beladen und startklar zu machen, doch die Treffer hatten bereits ihre Wirkungen auf dem Hangar gezeigt.



TÖDLICHE SALVEN: Das Schlachtschiff *Gneisenau* eröffnet das Feuer auf den britischen Flugzeugträger *HMS Glorious* Foto: Sammlung GSW



GESPANNTE ERWARTUNG: Flottenchef Admiral Wilhelm Marschall während des Gefechts auf der Brücke des Flottenflaggschiffes *Gneisenau* Foto: Sammlung GSW

48 Tote auf *Scharnhorst*

Beide Schlachtschiffe waren jetzt auf Entfernungen von 260 bis 125 Hektometer eingeschossen und erzielten weitere Treffer auf dem Träger, der mit 30 Seemeilen versuchte, seinen Jägern zu entkommen. Da *Scharnhorst* infolge eines Kesselschadens die Geschwindigkeit reduzieren musste, erhöhte sich ihr Abstand zu *Gneisenau*, sodass sie kein zusammengefasstes Feuer schießen konnten.

Der Kommandant von *Scharnhorst*, Kapitän zur See Kurt Hoffmann, nutzte die Gelegenheit und versenkte – allerdings unter unverhältnismäßig hohem Geschossverbrauch – den Zerstörer *Ardent*, von dessen bestehender Besatzung von 138 Mann zwei Mann durch ein deutsches Seeflugzeug gerettet werden konnten (letztlich überlebte nur einer).

Scharnhorst hatte das Glück, dass der letzte von *Ardent* kurz vor ihrem Untergang verschossene Torpedo knapp am Bug vorbeilief. Auf 200 Hektometer Entfernung nahmen die deutschen Schlachtschiffe jetzt den angeschlagenen Träger unter konzentrierten Beschuss: Der Mannschaft auf der *Glorious* und dem verbliebenen Zerstörer *Acasta* war klar, chancenlos zu sein.

Mit todesmutiger Tapferkeit, die der deutschen Führung allen Respekt abverlangte, fuhr der Zerstörer mit hoher Fahrt an, feuerte mit seiner vergleichsweise schwachen Artillerie, was möglich war, darunter auch einen Torpedoviererfächer, auf die *Scharnhorst*, die von einem Torpedo in spitzem Winkel getroffen wurde.

48 Mann waren dem verwegenen Zerstörerangriff zum Opfer gefallen und zwei Türme ausgefallen, durch ein entstandenes Leck flossen 2.500 Tonnen Wasser in das Schiff, das zwar Schlagseite hatte, aber weiterhin voll manövrierfähig und feuerbereit war. Da die Maschinen Schaden genommen hatten, musste *Scharnhorst* ihre Geschwindigkeit auf

VERWUNDET: ***Scharnhorst*** **musste während des Gefechts einen Torpedotreffer vom Zerstörer** ***Acasta*** **hinnehmen. Diese Aufnahme entstand allerdings nicht während des Gefechtes im Juni 1940, sondern bei einem übungsmäßigen Kaliberschießen**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

20 Seemeilen verringern, was angesichts des Gefechtsverlaufs jedoch keinen Ausschlag mehr gab, denn das Schicksal der *Glorious* war besiegelt. Die deutschen Schlachtschiffe stellten um 18:43 Uhr ihr Feuer auf den brennenden, nun mit 40 Grad Schlagseite dem Untergang geweihten Flugzeugträger ein, der eine Viertelstunde darauf in den Fluten versank. *Gneisenau* nahm daraufhin die *Acasta* ins Visier, brachte mit ihrer Mittelartillerie mehrere Treffer auf dem Zerstörer an, der sich nur noch mit fünf Knoten Fahrt bewegen konnte, dann heftig brannte und schließlich sank. Das Gefecht bei Jan Mayen (nach der in den Nähe befindlichen Insel benannt) hatte 48 deutsche und 1.612 britische Seeleute das Leben gekostet, die deutsche Kampfgruppe aber immerhin von dem britischen Evakuierungskonvoi ferngehalten, der Kurs Heimathafen nahm.

OPERATION „JUNO" Schlachtschiffe gegen Flugzeugträger



Grafik: Anneli Nau

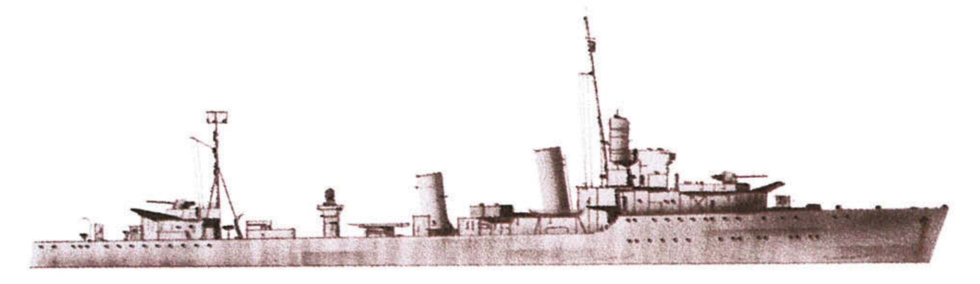
Rückkehr nach Trondheim

Admiral Marschall musste mit seinem Verband nach Trondheim zurückkehren, da die Gefechtskraft durch die Schäden an der *Scharnhorst* stark eingeschränkt und außerdem enorm viel Munition verbraucht worden waren (*Gneisenau*: 175 28-Zentimeter-Granaten, *Scharnhorst*: 212 28-Zentimeter-Granaten, beide zusammen 1.448 15-Zentimeter-Granaten).

Zwar hätte Marschall den Verband mit den verbliebenen Kräften durchaus auf den Konvoi ansetzen und *Scharnhorst* nur zur Sicherung belassen können, aber die unklare Gefechtslage (war mit schweren feindlichen Einheiten zu rechnen?) ließ ihn bedachter handeln und seine Schiffe am 9. Juni in Trondheim einlaufen.

An dem darauffolgenden Tag verließen *Gneisenau, Admiral Hipper* und die vier Zerstörer Trondheim zur Fortsetzung des Unternehmens, über das erst jetzt völlige Klarheit herrschte: Die Briten hatten Harstad und Narvik geräumt, mehrere Geleitzüge mit ihren Truppen befanden sich im Seegebiet. Ein

lohnendes Ziel also. Allerdings war die Situation weitaus komplizierter als noch vor zwei Tagen, denn die britische Führung war von dem Gefechtsverlauf des 9. Juni voll umfänglich informiert, weil sich die deutsche Propaganda nicht hatte zurückhalten können, die Siegesmeldungen in allen Farben auszumalen. Die Royal Navy konnte also umgehend Gegenmaßnahmen einleiten, woraufhin die britischen Schlachtschiffe *Rodney* und *Renown* mit sechs Zerstörern Richtung Nordnordost liefen. Der Flugzeugträger *Ark Royal* kam noch hinzu.



NEUE ÄRA: Der Zerstörer *Ardent* gehörte zu einer Klasse von acht Einheiten, die mit Vierfach-Torpedorohren ausgestattet waren (*Acasta, Achates, Acheron, Active, Antelope, Anthony, Arrow*) Foto: Sammlung GSW

Erneutes Auslaufen

Damit war die britische Kampfgruppe weitaus stärker als die deutsche und Admiral Marschall tat das einzig Richtige, indem er es entgegen den Vorstellungen der Seekriegsleitung, die einen durchschlagenden Erfolg gegen den Geleitzug forderte, bei dem Jan-Mayen-Gefecht vom 8. Juni beließ. „Zum ersten Mal hatte die Seekriegsleitung versucht, in eine laufende Operation mit Befehlen einzugreifen, wie es nach den ersten Schlachtschiffoperationen als für die Zukunft unter Umständen notwendig anerkannt worden war, und sofort hatte sich dieses Verfahren nicht nur als operativ zweifelhaft herausgestellt, sondern den Seebefehlshaber zu einer klaren Befehlsverweigerung geführt", so der Marinehistoriker Michael Salewski in seinem Buch *Die deutsche Seekriegsleitung 1942–1945*, Band 1.

In Berlin, wo die Marineführung das große Ganze im Blick zu haben meinte, suchte und erkannte man die Schuld allein bei Admiral Marschall, der es versäumt habe, aus einer halben eine vollwertige Operation zu machen. Die Seekriegsleitung spielte den Kampf gegen die *Glorious*, der auch deutsche Tote gefordert hatte, nun sogar zu einem „Glücksfall" herunter und verurteilte das (aus taktisch-operativen Erwägungen heraus völlig richtige) Verhalten Marschalls. Der Bruch zwischen Seekriegsleitung und Flottenchef stand unmittelbar bevor.

> **„Der gegnerischen Kampftätigkeit ist es gelungen, diese ihm drohende dauernde Gefährdung zu beseitigen"**
>
> Aus dem Kriegstagebuch der Seekriegsleitung (KTB Skl)

Ein anderer, weitaus gefügigerer und vermeintlich draufgängerischerer Kandidat rückte für die Marineführung als Nachfolger Marschalls in den Blick: Vizeadmiral Günther Lütjens. Nicht von ungefähr wurde er am 14. Juni 1940 für seine Verdienste als Flottenchef und Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte während des Unternehmens „Weserübung" mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, obwohl die Verluste, wie erwähnt, außerordentlich schwer wogen. Vielmehr war es die betonte „totale Erfüllung des Auftrages", die als Begründung diente und ihn für seine neue Aufgabe prädestinierte. Dass Marschall das Ritterkreuz hingegen verwehrt blieb, war wohl eine „politische" Entscheidung Raeders (oder Hitlers?).

Neuer Flottenchef

Vier Tage nach dem Ritterkreuz erhielt Lütjens das Kommando als „Seebefehlshaber West", Marschall meldete sich krank. Der Neue wurde sofort aktiv, er traf am 20. Juni in Trondheim ein und lief noch am selben Tag mit *Admiral Hipper* und *Gneisenau* aus, während *Scharnhorst* nach überstandenem britischen Luftangriff die Rückreise antrat und unter Geleit über Stavanger am 23. Juni in Kiel festmachte.

Da *Gneisenau* um 23:35 Uhr einen schweren Torpedotreffer durch das britische U-Boot *Clyde* hinnehmen musste, der das Vorschiff aufriss, blieb Lütjens nichts anderes übrig, als das Unternehmen abzubrechen. Nur mit *Admiral Hipper* in ein mögliches Gefecht mit zu erwartenden starken feindlichen Kräften zu gehen, wäre fahrlässig gewesen. Aber hatte Marschall vor zehn Tagen nicht ähnlich gehandelt wie jetzt Lütjens?

Zerknirscht vermerkte das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung: „Der gegnerischen Kampftätigkeit ist es gelungen, diese ihm drohende dauernde Gefährdung zu beseitigen." Als die beiden Tankschiffe *Nordmark* und *Dithmarschen*, die als Brennstoffversorger für die Kampfgruppe gedient hatten, aus dem norwegischen Raum zurück verlegten, war klar, dass es zu weiteren Operationen nicht mehr kommen würde. Die mit großen Hoffnungen, Erwartungen und Erfolgen begonnene atlantische Kriegsführung von Norwegen aus war damit beendet. ⚓



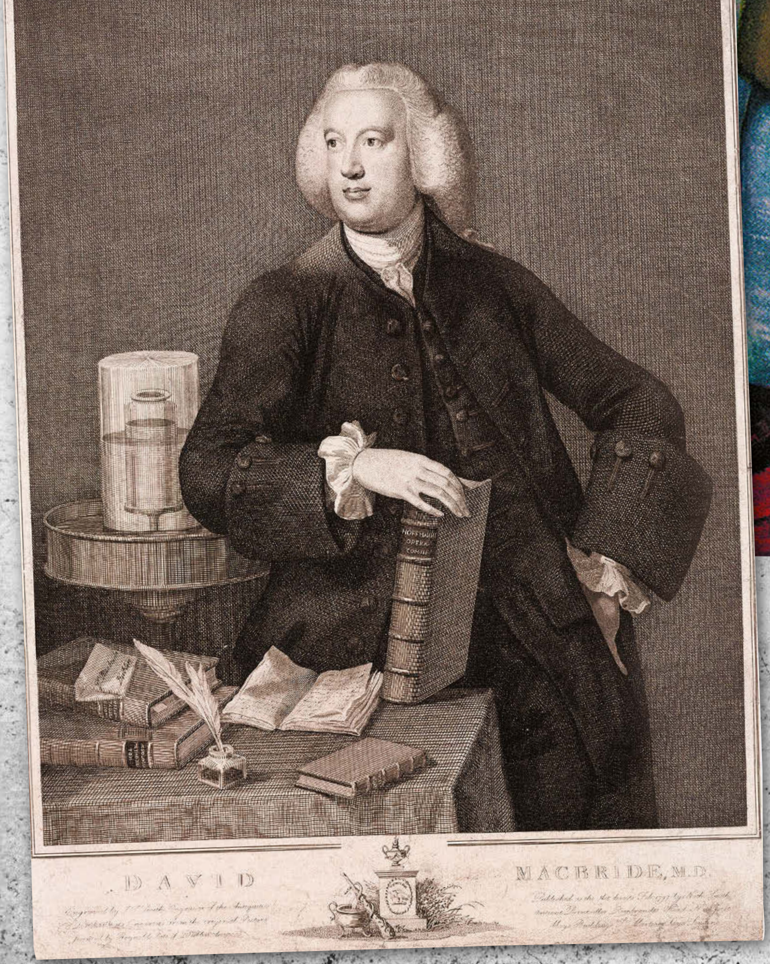
DAS ENDE: Die deutschen Schlachtschiffe stellten um 18:43 Uhr ihr Feuer auf den brennenden, mit 40 Grad Schlagseite dem Untergang geweihten Flugzeugträger *Glorious* unter dem Befehl von Captain D'Ogly-Hughes ein Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Die Pest der Seeleute

Skorbut!

Die bekannteste Vitamin-Mangelkrankheit ist nicht nur ein wichtiges Beispiel für die zahlreichen Plagen an Bord, mit denen Seeleute früher zu kämpfen hatten, sondern auch ein Kuriosum der Medizinhistorie

Von Dr. Frederik Vongehr



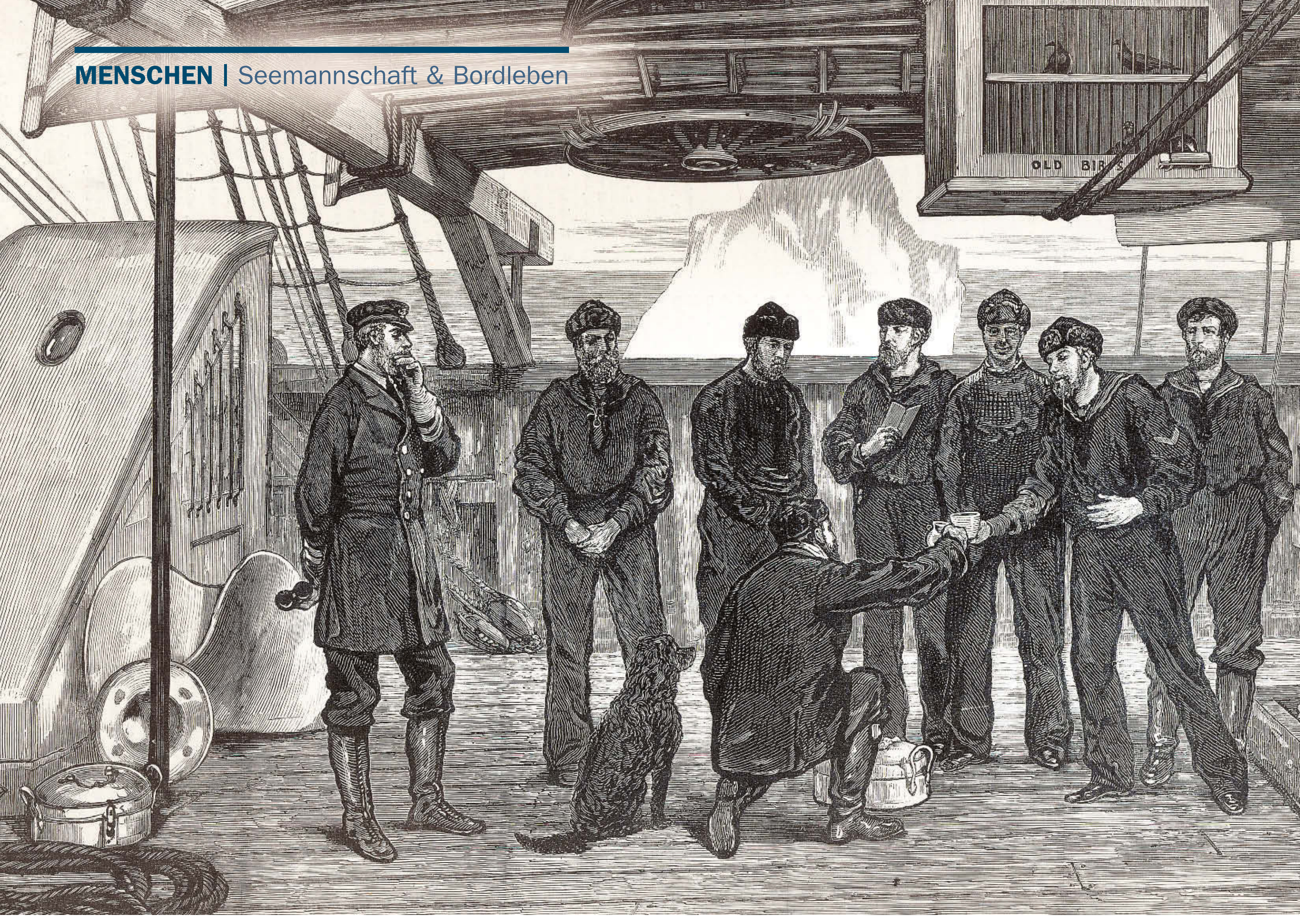
VERSUCHSREIHE: David MacBride (1726–1778), ein britischer Wissenschaftler, empfahl unter anderen Mitteln Malz zur Behandlung. Stich aus dem 18. Jahrhundert

Foto: Interfoto/Science & Society





WIRKSAMES „MEDIKAMENT“: Der schottische Schiffsarzt James Lind (1716–1794) verabreicht an Skorbut Erkrankten rettendes Vitamin C in Form von Zitrusfrüchten. Kolorierter Stich aus dem 18. Jahrhundert Foto: akg-images



ENDLICH VITAMIN C: **Ausgabe von *lemon juice* („*limery*“), einem zitronensafthaltigen Getränk, an die Mannschaft während einer britischen Antarktis-Expedition zur Vorbeugung. Illustration aus der Zeitschrift *The Graphic* von 1875** Foto: Interfoto/Mary Evans

Skorbut macht auch vor der Kapitänskajüte nicht Halt.“ Dieses Zitat aus dem US-Spielfilm *Des Königs Admiral* von 1951, in dem Gregory Peck Horatio Hornblower spielt, sagt alles: Die Krankheit kann alle heimsuchen, vom Schiffsjungen bis zum Admiral. Und: Sie ist über alle Grenzen hinaus bekannt und berüchtigt.

Wenn an Seefahrt interessierte Personen gefragt werden, ob sie eine typische Seefahrerkrankheit kennen, so wird wohl den meisten der Skorbut in den Sinn kommen. Er gilt gemeinhin als die Schiffskrankheit schlechthin und bereitete den Seefahrern lange Zeit große gesundheitliche Probleme.

Trotz zahlreicher detaillierter Beschreibungen durch aufmerksame Gelehrte blieb die Ätiologie, also die Entstehung der Hypovitaminosen, über lange Zeit im Verborgenen. Mehrere aus heutiger Sicht richtige und wirksame Therapievorschläge gerieten über Jahrhunderte hinweg immer wieder in Vergessenheit und die Erkrankten wurden mit fragwürdigen Behandlungen traktiert. Besonders an den Vitaminmangelkrankheiten ist ihr Auftreten erst nach einer gewissen Karenzzeit, da der Körper die Vitamine in gewissem Maße zu speichern vermag. Erst wenn diese Speicher erschöpft sind, treten die Krankheiten auf.

Daher wird erklärlich, warum diese besonders auf den langen Seereisen der Frühen Neuzeit auftraten, als die Ernährung an Bord aufgrund mangelnder Kühlmöglichkeiten recht einseitig war und aus Gründen der Haltbarkeit vor allem Pökelfleisch häufig auf dem Speiseplan stand. Vitamine waren Mangelware.

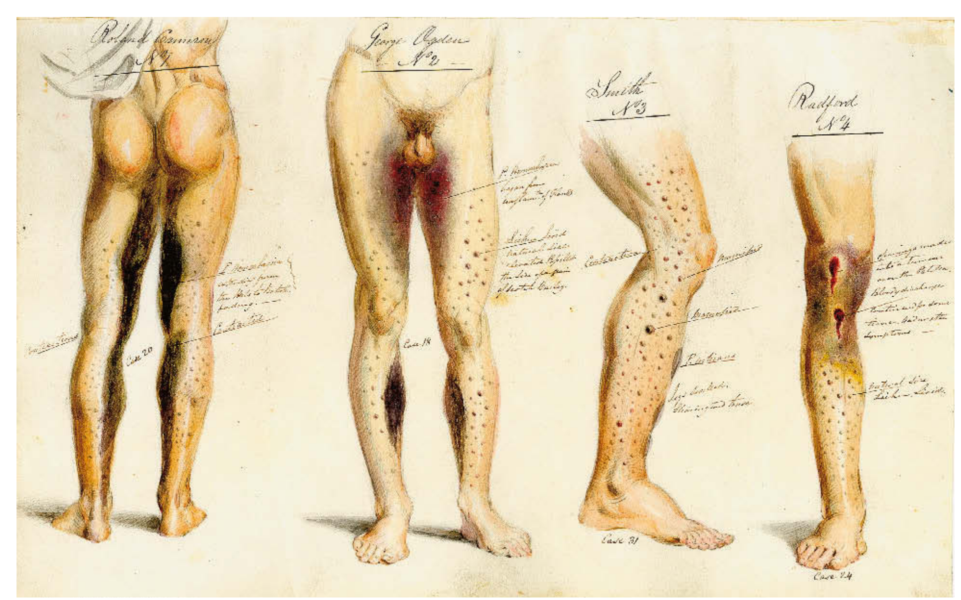
Der Begriff des Vitamins, das sei an dieser Stelle eingefügt, stammt aus dem Jahr 1912 und wurde vom polnischen Arzt Casimir Funk geprägt. Es handelt sich dabei um für den Körper essenzielle Substanzen, die in konstanten Mengen mit der Nahrung aufgenommen werden müssen, da der Organismus diese nicht synthetisieren kann. Ursprünglich vermutete man bei den Vitaminen nur alkalisch reagierende Substanzen, was auf das Vitamin C als Säure bewiesenermaßen nicht zutrifft.

HEIMTÜCKISCH Steckbrief Skorbut

Ursache: Mangel an Vitamin C, das an der Bildung von Bindegewebe im menschlichen Körper beteiligt ist.
Symptome: Nach zwei bis vier Monaten manifestieren sich Zahnfleischblutungen und Zahnfleischwucherung sowie später Zahnausfall, da es zur Schädigung des Zahnhalteapparates kommt. Die Patienten sind ferner erschöpft, klagen über andauernde Müdigkeit und leiden an schlecht heilenden Wunden. Hinzu treten Hauterscheinungen und eine hohe Anfälligkeit für Infektionen.
Heutige Therapie: Gabe von Vitamin C.
Name: Vermutlich gehen das deutsche „Scharbock“, das englische *scurvy* und das latinisierte *Scorbutus* auf einen skandinavischen Begriff *Skyrbjúgr* zurück. Um das Jahr 1000 bezeichnete man in nordischen Ländern damit eine Krankheit, die mit Sauermilch in Verbindung gebracht wurde.

Die berühmten Reisen von Vasco da Gama nach Indien 1497/98 und Jaques Cartier nach Neufundland 1535 sowie die 1519 von Fernando Magellan begonnene Weltumsegelung wurden zu bekannten Beispielen für das Auftreten von Skorbut. Die nicht weniger prominenten Reisen des Christoph Columbus blieben indes von der Karenzkrankheit verschont: Columbus überquerte den Atlantik in einer – an damaligen Verhältnissen gemessenen – so kurzen Reisezeit, dass keine Erscheinungen auftreten konnten.

Bei erwachsenen Männern machen sich die Symptome des Vitamin C-Mangels erst nach frühestens zwei bis drei Monaten bemerkbar. Dann manifestieren sich Zahnfleischblutungen und Zahnfleischwucherung sowie später Zahnausfall, da es zur Schädigung des Zahnhalteapparates kommt. Die Betroffenen sind ferner erschöpft und leiden an schlecht heilenden Wunden. Hinzu treten Hauterscheinungen und eine Anfälligkeit für Infektionen.



PLASTISCH: Die Auswirkungen von Skorbut am menschlichen Körper. Medizinische Schautafel um Mitte des 19. Jahrhunderts
Foto: Interfoto/Mary Evans/National Archives

BERÜHMTE OPFER

Bei den Schiffsreisen von Vasco da Gama nach Indien 1497/98 und Jaques Cartier nach Neufundland 1535 sowie auf Magellans Weltumsegelung 1519 trat Skorbut auf

Gefürchteter Passagier

Bis in jüngere Zeit blieb der Skorbut ein gefürchteter Passagier an Bord, der nicht nur die großen Entdeckungsreisen zu Beginn der Frühen Neuzeit gefährdete. Auf der Weltumsegelung der österreichischen Korvette *Novara* von 1857 bis 1859 weisen die ärztlichen Notizen auf 125 Skorbut-Fälle hin und selbst auf deutschen Hilfskreuzern des Ersten Weltkrieges mit teils mehreren Hundert Tagen Stehzeit in See erkrankten Personen an Bord an den Hypovitaminosen. Als der Hilfskreuzer *Wolf* nach beinahe 15-monatiger Kriegsfahrt im Februar 1918 den Heimathafen Kiel erreichte, befanden sich 59 Skorbut-Kranke unter der Besatzung und den Gefangenen. Ohne die der Medizin heute zur Verfügung stehende moderne Labordiagnostik war seinerzeit die eindeutige Diagnose eines Vitaminmangels problematisch, da bei den durch Unterernährung Geschwächten oft weitere Beschwerden hinzutraten. So ist beispielsweise eine Anfälligkeit für sekundäre Infektionen charakteristisch. Die Kombination aus mehreren Erkrankungen erschwerte es den Ärzten, den Ursachen des Scharbocks auf den Grund zu gehen. Häufig ordnete man den typischen roten Hautausschlag auch einer anderen Schiffskrankheit zu, nämlich dem Schiffstyphus, der jedoch als Infektion eine anders gelagerte Ursache hat. Man denke auch an die teils katastrophalen hygienischen Zustände an Bord, die den Seeleuten zusetzten.

Eine hohe Sterblichkeit war nicht unüblich und wurde von den Pionieren der Seefahrt mehr oder weniger einkalkuliert. Dass eine komplette Besatzung gesund das ferne Ziel erreichte, war ein eher seltenes Ereignis. Doch schon ab Mitte des 16. Jahrhunderts widmete sich die Medizin der eigentümlichen Erkrankung Skorbut konkreter und es entstanden mehrere von Ärzten verfasste Werke, die sowohl Spekulationen über die Ursachen wie auch Behandlungsvorschläge anboten.



ADMIRAL SIR CHARLES WAGER (1666–1743) war einer der Ersten, der den Wert von Zitronen im Kampf gegen die Krankheit erkannte und an seine Besatzungen ausgeben ließ. Gemälde von Thomas Gibson 1731
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Behandlungen

Bereits seit den 1650er-Jahren wurden die Rachitis – ein Mangel an Vitamin D – und die als Beri-Beri bekannte und auf einen Mangel an Vitamin B1 zurückgehende Polyneuritis von Ärzten beschrieben. Der Skorbut fand 1564 Erwähnung durch den aus Gent stammenden Arzt Boudewijn Ronsse und den englischen Schiffsarzt

John Woodall (1570–1643). Dieser verfasste 1617 das seinerzeit für die Schiffsmedizin bedeutende Werk *The Surgeon's Mate*. Bei den Überlegungen vermutete man Vergiftungen oder auch Infektionen als Ursache und war sich über lange Zeit unsicher, welche Therapien infrage kämen. Unser heutiges Verständnis von Vitaminen und deren Mangelerkrankungen und somit die Erkenntnis, den Skorbut als eine Hypovitaminose einzuordnen, sind erst wenig mehr als 100 Jahre alt.

Die damaligen Behandlungsvorschläge lesen sich heute teils wie ein abenteuerliches Sammelsurium an Therapien der damaligen Zeit und zeugen so von der Unsicherheit der Ärzte, dieser Krankheit zu begegnen. Empfohlen wurde etwa die Gabe von reichlich Kaffee oder Tee, Salzfleisch, aber auch von Säuren und starken Abführmitteln. Wie rege man der Empfehlung nachging, Maikäfer zu verspeisen oder Skorbut-Kranke nach der Landung einen Tag bis zum Hals in Erde einzugraben, lässt sich heute nicht mehr nachweisen.

INNOVATIV Wundermittel Zitronensaft

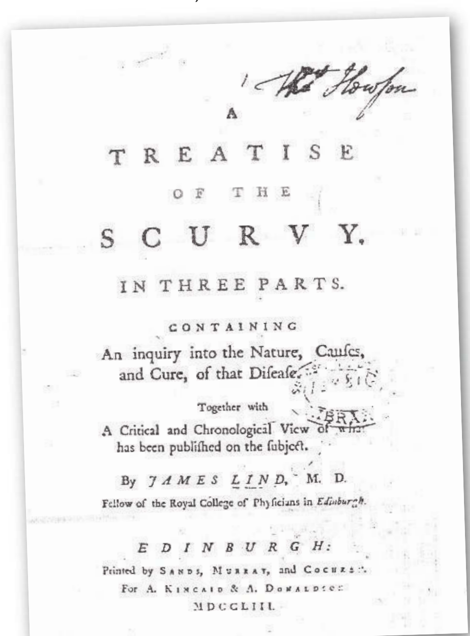
Der schottische Schiffsarzt James Lind war ein Pionier der Bordhygiene und mit seinen Arbeiten bahnbrechend im medizinischen Kampf gegen Skorbut. Er verifizierte seine Funde mit einem systematischen Auslassversuch, bei dem er einen Teil der skorbutkranken Besatzungsmitglieder mit Zitronensaft versorgte, die restlichen Matrosen aber nicht therapierte, und wies damit erstmals die Wirksamkeit von Zitronensaft nach. Seine Versuche bedeuten methodisch einen Meilenstein für die Medizin, denn sie gehören zu den ersten kontrollierten klinischen Studien, ohne die eine heutige Medizin nicht mehr denkbar ist.



VITAMINBOMBE: Zitronenpflanze und -frucht in einer zeitgenössischen Darstellung aus Köhlers Medizinal-Pflanzen-Atlas 1883–1914
Foto: Sammlung Vongehr

Meerschweinchenblut

Aber es gab auch durchaus brauchbare Ideen wie etwa das von Jaques Cartier mit Erfolg verwendete „Spruce-Bier", das einen Fichtennadelsud enthielt und aufgrund des Alkoholgehaltes gewiss schneller Absatz bei den Seeleuten fand als etwa das andernorts vorgeschlagene Meerschweinchenblut oder Seewasser. Auf den Greifswalder Arzt Franz Joël geht ferner die Empfehlung für Brunnenkresse zurück, die man an Bord in Blumenkästen kultivierte; auf niederländischen Schiffen machte man daneben gute Erfahrungen mit Sauerkraut.



A
TREATISE
OF THE
SCURVY.
IN THREE PARTS.
CONTAINING
An inquiry into the Nature, Causes, and Cure, of that Disease.
Together with
A Critical and Chronological View of what has been published on the subject.
By JAMES LIND, M. D.
Fellow of the Royal College of Physicians in Edinburgh.
EDINBURGH:
Printed by SANDS, MURRAY, and COCHRAN.
For A. KINCAID & A. DONALDSON.
MDCCLIII.

WISSENSCHAFTLICHES INTERESSE: Titel des von James Lind verfassten, 1753 veröffentlichten Werkes über Behandlungsmöglichkeiten
Foto: Sammlung Vongehr

Erst der britische Arzt und Pionier der Schiffsmedizin James Lind (1716–1794) führte 1747 an Bord von *HMS Salisbury* einen Versuch zur Bekämpfung des Skorbuts durch und überprüfte die überlieferten und zum Teil legendären Heilempfehlungen systematisch auf deren Wirksamkeit.

Dabei erwiesen sich vor allem Zitronensaft und Apfelwein als brauchbar. Lind verifizierte seine Funde mittels eines weiteren Auslassversuchs, bei dem er einen Teil der skorbutkranken Besatzungsmitglieder mit Zitronensaft versorgte, aber die restlichen Matrosen ohne Therapie verblieben. Seine Versuche bedeuten methodisch einen Meilenstein für die Medizin, denn sie gehören zu den ersten kontrollierten klinischen Studien, ohne die eine heutige Medizin nicht mehr denkbar ist.

> **„Es faulte fort mit scheußlichem Gestank, und rings verpestete es die Luft umher, wir hatten keinen Arzt"**
>
> Luis des Camoes, portugiesischer Dichter (1524–1580)

Wirksame Therapie

Linds Entdeckung blieb jedoch so gut wie unberücksichtigt. Sein angesehener Zeitgenosse James Cook verwendete auf seinen Reisen bevorzugt Sauerkraut und Malz als Prophylaktikum, weshalb man dem eher unbedeutenden Lind und seinen „Citrusfrüchten" wenig Beachtung schenkte. Auch trauten manche Mediziner den von Lind propagierten Empfehlungen nicht recht, da der Heilerfolg in vielen Fällen ausblieb. Dieser empfahl nämlich, vor allem aus Rücksicht auf die Verhältnisse an Bord, das Einkochen des Saftes bis zum Sirup, um ihn haltbarer zu machen – das wertvolle Vitamin C wurde bei dieser Prozedur jedoch zu großen Teilen zerstört.

Konsequente Verabreichung

Obgleich Lind eindeutig die heilende Wirkung des Zitronensaftes nachgewiesen hatte, vermochte erst 50 Jahre später der britische Flottenarzt Gilbert Blane (1749–1834) den Zitronen- beziehungsweise Limonensaft als Prophylaktikum bei der Royal Navy durchzusetzen. Aufgrund der nun praktizierten konsequenten Verabreichung von *lemon juice* an britische Matrosen bildete sich sogar der Spitzname *limey* für diese heraus.

Doch waren Zitrusfrüchte ein exotisches und teures Gut, weshalb man stets günstigere und haltbarere Produkte gerne in Erwägung zog. So verwandte man haushaltsüblichen Essig als billigen – und wirkungslosen – Ersatz. Nachdem der deutsch-schwedische Apotheker Carl Wilhelm Scheele, zugleich Entdecker des Sauerstoffs, 1784 die „Citronensäure" aus der Zitrone zu isolieren vermochte, setzte man diese weit verbreitet bei-

GRUSS AUS DER VERGANGENHEIT: Als der Hilfskreuzer *Wolf* nach beinahe 15-monatiger Kriegsfahrt im Februar 1918 den Heimathafen Kiel erreichte, befanden sich 59 Skorbut-Kranke unter der Besatzung und den Gefangenen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

spielsweise in Wein aufgelöst als Skorbut-Prophylaktikum ein, so auch auf deutschen Kriegsschiffen Ende des 19. Jahrhunderts. Verhängnisvollerweise besitzt Zitronensäure jedoch gerade keine antiskorbutischen Eigenschaften und so hatte sich die Medizin erneut von einer wirksamen Bekämpfung des Skorbuts distanziert.

Es sollte noch bis 1928 dauern, als der ungarische Mediziner und spätere Nobelpreisträger Albert von Szent-Györgyi in einer von ihm isolierten Karbonsäure die antiskorbutische Substanz aus den Zitrusfrüchten erkannte und schließlich eine nachgewiesene kausale Therapie des Skorbuts zur Verfügung stand. Die entdeckte Substanz erhielt sogleich einen neuen Namen, der unmissverständlich auf ihre Wirkung verweist: „Ascorbinsäure“ ist dem Lateinischen entlehnt und bedeutet frei übersetzt „Säure ohne“ beziehungsweise „wider den Skorbut“.

Im „Dritten Reich“ achtete man sehr penibel auf die Versorgung der Menschen mit notwendigen Vitaminen, um den „Volkskörper“ von innen gesund und belastungsfähig zu erhalten, was neben ganz praktischen Effekten auch eine ideologische Komponente hatte. Eigens ins Leben gerufene Vitamin-Aktionen waren eine Folge der Mangelernährung im Ersten Weltkrieg, der nach damaliger Ansicht gerade auch aus diesem Grund verloren worden war.

Entsprechend ist Vitamin C im Zweiten Weltkrieg stets vorrätig gewesen und stand den Soldaten an allen Fronten und auf allen Schiffen und der Bevölkerung in ausreichenden Mengen zur Verfügung. Lothar-Günther Buchheims *Das Boot* zeigt: Zitronen gehörten zur Verpflegung. ⚓



WEISS JEDES KIND: Wandkarte einer Leipziger „höheren Lehranstalt“ um 1930 mit probaten Behandlungsmitteln gegen Skorbut und ähnliche Vitamin-Mangelerscheinungen

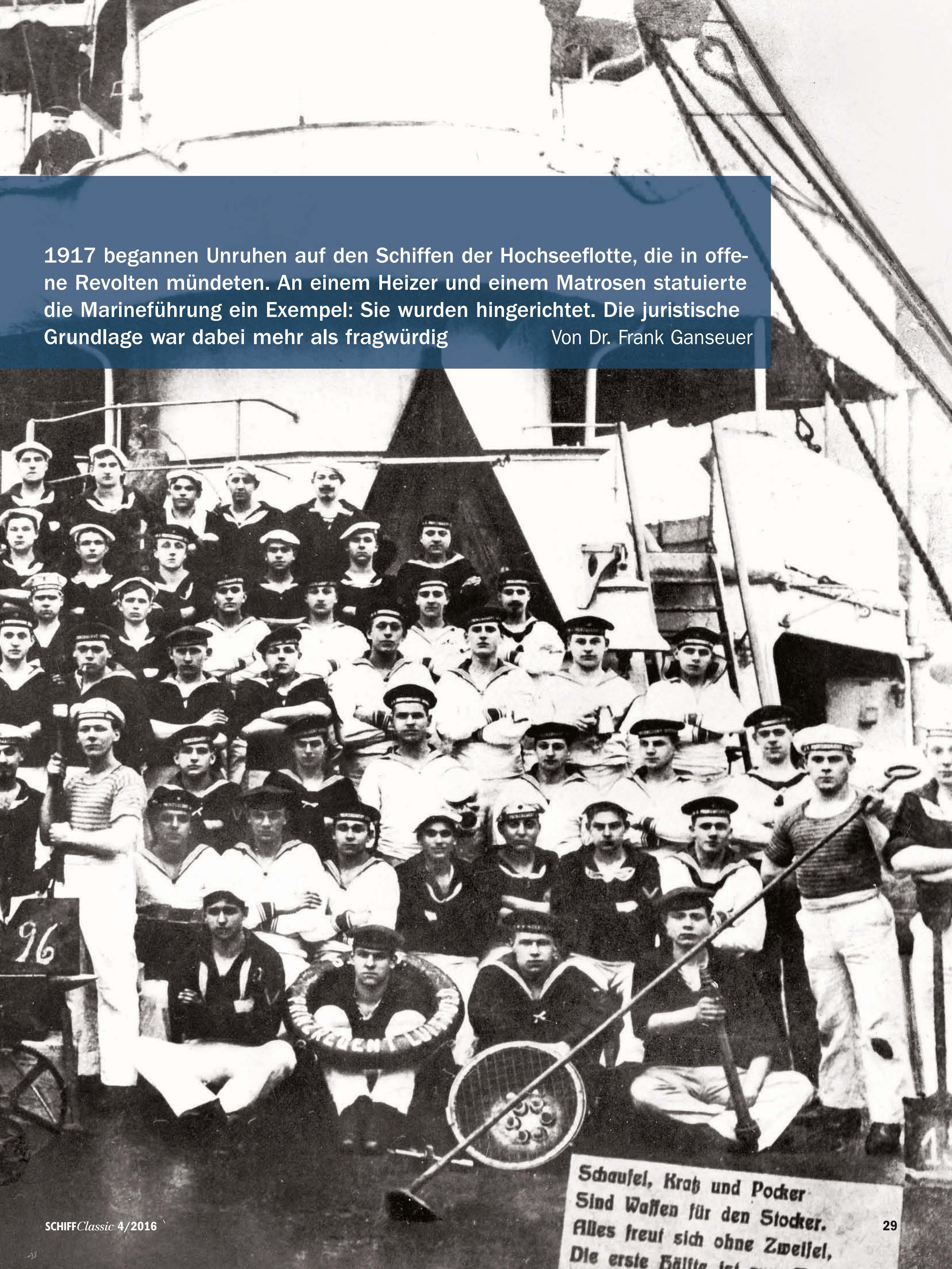
Foto: Interfoto/TV-Yesterday



„Vollendete kriegsverräterische Aufstandserregung“

Tod durch Erschießen

RUHE VOR DEM STURM: Heizerwache von *SMS Prinzregent Luitpold* um 1913. In der ersten Reihe sitzend: Albin Köbis. Nach der Exekution vereinnahmte die deutsche Linke, insbesondere die KPD, Köbis und Reichpietsch als Vorkämpfer der Novemberrevolution Foto: picture-alliance/ZB



1917 begannen Unruhen auf den Schiffen der Hochseeflotte, die in offene Revolten mündeten. An einem Heizer und einem Matrosen statuierte die Marineführung ein Exempel: Sie wurden hingerichtet. Die juristische Grundlage war dabei mehr als fragwürdig

Von Dr. Frank Ganseuer

So tief schlief die Flotte gar nicht in jenem Sommer 1917 in Wilhelmshaven. Anfang August erreichten Essensstreiks und Gehorsamsverweigerungen – hervorgerufen durch eintönigen Dienst, ungleiche Verpflegung von Mannschaften und Offizieren oder willkürliche Ablehnung von Urlaubsanträgen – ihren Höhepunkt mit zwei „Ausmärschen" von Besatzungsangehörigen des Linienschiffes *SMS Prinzregent Luitpold*.

Es war Protest gegen plötzliche Dienstplanänderungen, „Fußdienst" leisten zu müssen, statt die ursprünglich angesetzte Filmvorführung sehen zu können. Am 1. August waren am Morgen 49 Heizer unerlaubt von Bord gegangen, sie kehrten um 11 Uhr zurück, elf Mann erwartete der Arrest. Am Abend wurde ein weiterer Ausflug ohne Erlaubnis verabredet, sollte der Dienstplan wieder geändert werden, was auch geschah. Kino gestrichen, Exerzieren befohlen.

Nicht mit uns!

So verließen am nächsten Morgen zwischen 7 und 8 Uhr etwa 400 Mann ihr in der Werft liegendes Schiff und zogen bei strömendem Regen über den Deich nach Rüstersiel im Norden Wilhelmshavens in die Gastwirtschaft „Zum Weißen Schwan". In deren Saal hielt der Heizer Albin Köbis eine Rede vor den Mannschaften, in der er forderte, die Strafen der am Vortag arrestierten Kameraden aufzuheben, und unter anderem erklärte, diese Aktion sei noch zu früh geschehen, in zwei bis drei Wochen hätte man zu einem noch größeren Schlag ausholen wollen. Gegen 10 Uhr kam ein Wachtmeister mit fünf oder sechs Leuten in den Saal und erkannte, dass es sinnlos war, gegen die 400 Männer Zwangsmaßnahmen zu ergreifen.

Die Truppe marschierte daraufhin singend und aus freien Stücken zurück nach Wilhelmshaven, wo sie um 11:30 Uhr wieder an Bord eintraf. Hier verhängte der Kommandant den Belagerungszustand über das Schiff und leitete eine marinegerichtliche Untersuchung ein. Um 6 Uhr des folgenden Tages wurde Köbis mit weiteren 17 Mann festgenommen.

Die Ermittlungen gegen die Mannschaften förderten auch zutage, dass der Matrose Max Reichpietsch von *SMS Friedrich der Große* im Juni anlässlich eines Heimaturlaubs bei seinen Eltern in Berlin unter anderem den USPD-Reichstagsabgeordneten Wilhelm Dittmann in der Geschäftsstelle der USPD am Schiffbauerdamm und später auch im Reichstag aufgesucht hatte.

Er erkundigte sich, so Dittmann, nach der Rechtmäßigkeit eines Befehls, der untersagte, sozialdemokratische Schriften an Bord zu halten und zu verbreiten, brachte außerdem Beschwerden über die Verpflegung und das Verhalten von Vorgesetzten vor und bat schließlich um Informationsmaterialien sowie Anmeldeformulare für den Beitritt in die USPD.

Kontakte zur Linken

Anfang Juli hatte auch der Oberheizer Willy Sachse von *SMS Friedrich der Große* in Berlin einige Minuten Gelegenheit gehabt, auf dem Flur des Reichstags Dittmanns Ohr für die Lage an Bord der Großkampfschiffe zu gewinnen und Aufnahmeanträge für die USPD in deren Parteibüro abzugeben. Dort erschien am 2. August schließlich noch der Matrose Calmus von *SMS Rheinland* und übergab 40 Mark, die er für die zuvor erhaltenen Broschüren an Bord gesammelt hatte.

> **„Hier kam es darauf an, durchzugreifen, weil es mir zur Aufrechterhaltung der Disziplin unbedingt erforderlich schien, den Besatzungen die Schwere des Verbrechens vor Augen zu führen"**
>
> Flottenchef Admiral Reinhard Scheer

Mit dem Besuch Reichpietschs bei Dittmann bekamen die Dinge in Wilhelmshaven allerdings eine neue Wendung: Nun stand, so sahen es die Ermittler – und die Ereignisse in Russland vom Februar des Jahres ließen



KRIEGSERFAHREN: Max Reichpietsch, geboren am 24. Oktober 1894 (links), hatte auf den Großlinienschiffen *Friedrich der Große* und *Prinzregent Luitpold* gedient und an der Skagerrak-Schlacht teilgenommen. Albin Köbis war am 18. September 1892 zur Welt gekommen und nahm als Heizer auf *Prinzregent Luitpold* Kontakt zu Besatzungsmitgliedern anderer Großkampfschiffe auf Foto: picture-alliance/ZB

UNVERSEHRT: ***SMS Prinzregent Luitpold*** **war als Großlinienschiff der Kaiser-Klasse mit einer schweren Artillerie von zehn 30,5-Zentimeter-Geschützen armiert; das Schiff hatte während des gesamten Krieges weder Schäden noch Personalverluste erlitten, auch in der Skagerrak-Schlacht blieb** ***Prinzregent Luitpold*** **unbeschädigt** Foto: picture-alliance/akg-images

grüßen –, geradewegs das Gespenst der sozialistischen Revolution vor der Tür. Dies gab der Marine-Hilfskriegsgerichtsrat Dr. Dobring, der die Angeklagten schon zu Beginn der Untersuchungen als „Todeskandidaten" begrüßt hatte, 1925 im Münchner Dolchstoßprozess zu Protokoll. Die „Bewegung" sei, so die spätere Urteilsbegründung, „mit der Rückkehr des Reichpietsch von Berlin nach Angaben des Sachse sehr in Fluss geraten", die bisherigen „Unbotmäßigkeiten" mutierten zu einem politisch in die Flotte hineingetragenen Aufstand. Der Staatssekretär des Reichmarineamtes, Admiral Eduard von Capelle, erklärte, „eine so gute Gelegenheit wie die jetzige, gegen die revolutionäre Partei vorzugehen, ergibt sich so leicht nicht wieder". Ein Vertreter seines Amtes bekundete in Wilhelmshaven gar, dass die dortigen Verfahren „eine hervorragende Waffe gegen Linkssozialisten abgeben" würden.

HARTES URTEIL: Admiral Reinhard Scheer änderte drei der fünf Todessprüche in Zuchthausstrafen, bei Reichpietsch und Köbis blieb er hart Foto: picture-alliance/AP Images

Striktes Durchgreifen

So hatte Reichpietsch, der wie Sachse schließlich am 8. August verhaftet wurde, mit seinem Besuch bei Dittmann eine Steilvorlage geliefert für die nun anhebende Suche nach „Vorgängen, die die USPD belasten" (so der Titel einer entsprechenden Akte, die der Kölner Jurist Wolfgang Semmroth gefunden hat). An der Marinejustiz war es, diese Revolution aufzuhalten, das Vaterland zu retten und in diesem Krieg doch noch zu siegen, wenn nicht über die Entente-Mächte, dann doch über den inneren Feind.

„Vorgänge, die die USPD belasten", waren ja de facto auch solche, welche die Marine und die Truppenführung an Bord ihrer Großkampfschiffe ihrerseits entlasteten. Mit der USPD und deren vorgeblicher politischer Steuerung der Ereignisse an Bord der Hochseeflotte war – gleichsam als eine Vorform der Dolchstoß-Legende – ein ideales Instrument gefunden, um sich als Verhinderer der Weltrevolution zu inszenieren, die gerade auf den Schiffen des Kaisers ihren Anfang zu nehmen schien.



ENTSCHLOSSENES HANDELN: Auf der *SMS Thüringen* zogen Heizer das Feuer aus den Kesseln, um das Schiff an dem geplanten Flottenvorstoß zu hindern. 124 Heizer und 314 Mann des seemännischen Personals wurden verhaftet; man beachte die falsche Schreibweise „Kapitalution" Foto: Sammlung GSW

Dabei halfen die Angeklagten bereitwillig mit. Mit Umsturz und Landesverrat, den sie augenscheinlich an Bord trugen, und der drohenden Todesstrafe konfrontiert, warteten sie mit „Geständnissen" von der „Geheimorganisation" in der Flotte auf – bis zu abstrusen Phantastereien über Agententreffen und der Vorbereitung eines Bombenattentats auf den Kaiser, die auch prompt Eingang in eine Urteilsbegründung fanden.

Abstruse Phantasien

Aus den Einlassungen der Angeklagten ließ sich sogar eine Art Programm der „Bewegung" erstellen, exakt durchnummeriert von Dobring, mit einzelnen Unterpunkten wie dem „Übertritt der ganzen Flotte in die USPD" oder der „Erzwingung eines baldigen annexionslosen und entschädigungslosen Friedens durch die gewaltsame Durchführung des Programms der USPD", das es in der Flotte gar nicht gegeben hatte.

Während ähnliche Vorgänge wie der „Ausmarsch" von 140 Mann von *SMS Pillau* am 20. Juli noch mit einigen Stunden Strafexerzieren und Arrest abgetan waren, wurden am 23. August zwölf Mannschaftsdienstgrade von *Prinzregent Luitpold* kriegsgerichtlich verurteilt.

Langjährige Gefängnisstrafen für elf Mann und die Todesstrafe für einen „Rädelsführer" waren die Folge, die der Chef der Hochseeflotte und zuständige Gerichtsherr, Admiral Reinhard Scheer, auf Gefängnisstrafen von zwei beziehungsweise vier Jahren abmilderte. Am 26. August 1917 erging dann das Urteil des Feldkriegsgerichtes des IV. Geschwaders gegen die Hauptbeteiligten an der „Geheimorganisation" in der Flotte: Das Gericht verurteilte als „Haupträdelsführer"

NICHT TODESWÜRDIG

Max Reichpietsch und Albin Köbis waren keine Blutzeugen einer Ideologie, sondern Opfer von Militärrichtern und einem Gerichtsherrn, die sich nicht von der Wahrheitsfindung leiten ließen

die Oberheizer Willy Sachse und Willy Weber sowie den Matrosen Max Reichpietsch und die Heizer Albin Köbis und Hans Beckers wegen des Tatbestandes der „vollendeten kriegsverräterischen Aufstandserregung" zum Tod. Die Urteilsbegründung berief sich auf eine in der Flotte ausgemachte, von der USPD gesteuerte und weitverzweigte „anarchistische Flottenbewegung".

Der dem Chef der Hochseestreitkräfte übermittelte Befehl zum Schlagen
- vom 22.Oktober 1918.

Eurer Excellenz habe ich von Admiral S c h e e r folgenden Befehl der Seekriegsleitung zu überbringen: „Die Hochseeflotte erhält die Weisung baldigst zum Angriff auf die englische Flotte vorzugehen."
- Dazu können alle verfügbaren Streitkräfte der Kaiserlichen Marine herangezogen werden.

KURZ VOR TORESSCHLUSS: Einsatzbefehl für die letzte Fahrt der Hochseeflotte, der sich zahlreiche Besatzungen verweigerten. Admiral Franz von Hipper stoppte das Vorhaben schließlich Foto: Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg

Anarchistische Flotte?

Immerhin wurden selbst innerhalb der damaligen Marinejustiz, namentlich beim Verfasser des offiziellen Rechtsgutachtens im Prozess, Oberkriegsgerichtsrat de Bary, wie auch beim Justiziar des Reichsmarineamtes, dem Geheimen Admiralitätsrat Dr. Paul

Fehlisch, sofort schwerwiegende Bedenken gegen das Todesurteil erhoben. Es müsse doch, meinte Fehlisch, ein „tatsächlicher Aufstand“ vorgelegen haben, was seiner Ansicht aber nicht der Fall war. Es sei nur ein „latenter“ Aufruhr gewesen und kein „erregter“ und damit in der Konsequenz für die Beteiligten kein todeswürdiger.

Hinrichtungen trotz Zweifel

Admiral Scheer erkannte, so formulierte er in seiner Bestätigungsorder zum Urteil, „die im Gutachten geltend gemachten Bedenken an“, gelangte aber, „trotz danach bestehender Zweifel“ zu der Auffassung, dass das Gericht die einschlägigen Paragrafen richtig ausgelegt habe. Der Flottenchef änderte zwar drei der fünf Todesurteile in Zuchthausstrafen (gegen Sachse, Weber und Beckers), die Todesurteile gegen Reichpietsch und Köbis hingegen bestätigte er.

Beide wurden am 5. September um 7:03 Uhr am „Franzosenhügel“ auf dem Schießplatz in der Wahner Heide bei Köln durch ein Landsturmkommando, dem mitgeteilt worden sein soll, dass es sich bei den Verurteilten um britische Spione gehandelt habe, erschossen.

In seinen Erinnerungen *Vom Segelschiff zum U-Boot* (1925) begründete Admiral Scheer seine Entscheidung mit den Worten: „Hier kam es darauf an, durchzugreifen (...), weil es mir zur Aufrechterhaltung der Disziplin unbedingt erforderlich schien, den Besatzungen die Schwere des Verbrechens vor Augen zu führen.“ Tatsächlich aber wurden den Besatzungen die Erschießungen monatelang nicht bekanntgegeben, erst im Spätherbst des Jahres erhielt das Offizierskorps in einem Geheimbefehl darüber Kenntnis.



PROVOKANT: **Eine Gruppe revolutionärer Matrosen lässt sich an Bord von *SMS Prinzregent Luitpold* fotografieren. In der Mitte hält einer der Männer demonstrativ ein Schriftstück in der Hand – Forderungskatalog oder USPD-Broschüre?** Foto: picture-alliance/ZB

Die Hinrichtung selbst, fernab von der Truppe, machte den rein disziplinarischen Vorsatz ebenso wenig plausibel wie die Existenz einer „Geheimorganisation“, deren Leiter nicht einmal von dem „Ausmarsch“ am 1. August vorab informiert gewesen waren. Der Oberheizer Sachse bestätigte in einer Befragung durch den Untersuchungsausschuss des Reichstages 1927: „Von einer festen Organisation war gar keine Rede.“ Es herrschte eine aussichtslose Beweislage, die auch nicht durch die „Geständnisse“ von geplanten Bombenattentaten auf den Kaiser solider gemacht werden konnte. So scheiterte das Ansinnen, der USPD landesverräterische Ziele nachzuweisen, bereits bei dem Versuch, die Immunität der USPD-Abgeordneten aufzuheben.



TRADITIONSLINIE: **Die DDR und ihre Streitkräfte pflegten die Erinnerung – wie hier auf einer Briefmarke – an die revolutionären Matrosen, Raketenschnellboote trugen ihre Namen. *Albin Köbis* hieß die von Wilhelm Pieck in Auftrag gegebene Staatsyacht der DDR** Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



SEIT’ AN SEIT’: **Bronze-Denkmal, 1968 zum 50. Jahrestag der Novemberrevolution 1968 auf dem Gelände der 6. Flottille der Volksmarine in Dranske auf Rügen errichtet, jetzt im Militärhistorischen Museum Dresden. Aufnahme des Verfassers von 1991** Foto: Sammlung Ganseuer

Admiral Scheers „Exempel“ – eher ein Signal nach Berlin als an die Truppe – konnte nicht funktionieren und tat es auch nicht. Im Oktober 1918 verweigerten die Mannschaften des III. Geschwaders der Hochseeflotte die Fahrt zu einem Vorstoß in die Themsemündung, die an dem Ausgang des Krieges nichts mehr geändert, sondern nur Menschenleben gefordert hätte. Nachdem die Schiffe durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel verlegt worden waren, entzündeten sie dort den Funken der Novemberrevolution und mit ihr den Sturz des Kaisers – ausgerechnet durch „seine“ Marine. ⚓

Lebendige Geschichte

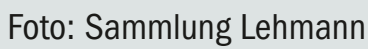
Segeltörn in die eisige Vergangenheit

Eine multinationale Segelcrew unter der Leitung von DGSM-Mitglied Jochen Werne startet am 24. Juli von Spitzbergen aus die Expedition „Arctic Ocean Raptor" – und begibt sich auf historische Spuren

Von Bernd Lehmann, M.A.



IM SCHATTEN EINES GROSSEN: Der niederländische Seefahrer Willem Barents während seiner Expedition nach Nordosten um 1594 Foto: picture-alliance/akg





Signet des „Global Offshore Sailing Team" (GOST) nach einem Entwurf von Joachim Werne
Foto: Sammlung Lehmann

Ziel für das Global Offshore Sailing Team (GOST) ist in der ersten von zwei Wochen der 81. Breitengrad im Norden von Spitzbergen – im Gedenken und auf den Spuren berühmter Arktis-Entdecker und Forscher. Den Beginn dieser Aktivitäten markierte 1553 eine Expedition im Auftrag Londoner Kaufleute, um den Seeweg nach China nördlich des russischen Kontinents zu finden.

1593 startete erneut eine Expedition, als zwei niederländische Schiffe unter dem Navigator Willem Barents nach Nordosten segelten. Auch hier versagte der Eisgang bei Nowaja Semlja die Fortführung des wagemutigen Unternehmens. Bei der Umkehr entdeckte Barents im Juni 1596 Spitzbergen und dabei auch das dortige Habitat der Wale. Eine österreichisch-ungarische Expedition wollte zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja zum Nordpol vorstoßen, musste aber ihr vom Eis eingeschlossenes Schiff 1874 in aussichtsloser Situation aufgeben.

Bedeutende Polarregion

Dem finnisch-schwedischen Polarforscher Adlof Erik Nordenskiöld gelang es schließlich in den Jahren 1878/79, die Nordost-Passage erstmals zu durchfahren. Dem von dem norwegischen Forscher Fridtjof Nansen geplanten Versuch, sich mit seiner Fram vom Packeis einschließen zu lassen und per Eisdrift den Pol zu erreichen, war ebenfalls kein Erfolg beschieden, er brach das Unternehmen 1894 erfolglos ab. Im Jahre 1926 gelang es dem Italiener Umberto Nobile, dem Norweger Roald Amundsen und dem Amerikaner Lincoln Ellsworth, der die Expedition finanzierte, mit dem Luftschiff „Norge" den Nordpol zu überfliegen. Die Polkappe wurde erstmals erreicht, als das amerikanische U-Boot SSN 571 *Nautilus* im August 1958 dort auftauchte. Schließlich erreichte der britische Polarforscher Wally Herbert als erster Mensch im April 1969 den nördlichsten Punkt der Erde zu Fuß.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erkannte man vermehrt die Bedeutung der Nordpolarregion für das allgemeine Wettergeschehen. 1882/83 wurde das erste Internationale Polarjahr ausgerichtet mit der Absicht, temporäre meteorologische Forschungen durchzuführen, so durch Schweden bei Kap Thordsen am Isfjord.

Die Sicherung des alliierten Geleitzugweges im Nordmeer von und nach Murmansk/Archangelsk sowie die deutschen Operationen zur Unterbindung des Nachschubs erforderten aktualisierte meteorologische Daten. So bauten Deutsche und Alliierte seit 1940 ihre Wettermeldenetze aus. In der weiteren Spitzbergen-Region hatten sich die Alliierten primär auf die Gegend um Longyearbyen für die Wetterbeobachtung konzentriert, während die Deutschen im



HOCH HINAUS: Das Luftschiff „Italia“ unter dem Kommando von Umberto Nobile beim Start am 23. Mai 1928 von Spitzbergen aus. Im Mai 1926 überflog Nobile zusammen mit Amundsen und Ellsworth im Luftschiff „Norge“ den Nordpol Foto: picture-alliance/dpa



ANLANDUNG: Material von U 307 für das Ausweichlager A 1 in der Bodley-Bucht am 19. September 1944 Foto: Sammlung Dege

Norden des Archipels stationäre Wetterdienste errichteten (Marine fünf, Luftwaffe drei). Für den Transport von Material waren auch zehn U-Boote eingesetzt worden. In Ergänzung zu diesen Stationen stellten beide Kriegsparteien automatische, unbemannte Beobachtungsstationen auf.

Gedenken an die Seeleute

Der Törn gen Norden ist auch der Erinnerung an die Wissenschaftler und die Soldaten des „Weather War in the Arctic“ gewidmet. Zwei deutsche Wetterstationen verdienen dabei besondere Beachtung: Ende Juni 1944, kurz bevor U 737 den Trupp an Bord nahm, kam der leitende Meteorologe der Expedition „Kreuzritter“, H.-R. Knoespel, bei der Entschärfung des Minenschutzgürtels in der Nähe der Station an der Nordwestküste ums Leben; er fand dort seine letzte Ruhe.

Nachdem U 307 und ein Wetterbeobachter Personal und Material verschifft hatten, nahm die Station „Haudegen“ unter der Leitung des Meteorologen Dr. W. Dege ihren Betrieb im Nordosten des Spitzbergen Archipels zum Winter 1944/45 auf. Erst nach Kenntnis der Positionsdaten der Station auf 80° 04‘ N konnten die Männer im September 1945 aufgenommen werden. Sofern es die Wetterverhältnisse und der Eisgang erlauben, wird GOST versuchen, das noch existierende Grab sowie das Haus der schwedischen Forscher aus dem Jahr 1882/83 zu besuchen.

LITERATURTIPP

Dege, Wilhelm: *Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp „Haudegen“. Die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges.* Bremerhaven/Hamburg 2006



EHEMALIGE KRIEGSGEGNER: Hans-Günther Lange (links) und Paul Kavanagh vor dem Ehrenmal in Möltenort Foto: Sammlung Lehmann

Der zweite Teil der Expedition führt nach Süden. Am Rand der nördlichen Norwegen-See wird jener Seeleute und Flieger aller Nationen gedacht, die an den Operationen in dieser Region im Zweiten Weltkrieg teilgenommen haben. Sie hatten unter den dort herrschenden, teilweise erbarmungslosen Wetterbedingungen sowie der ständigen Bedrohung des jeweiligen Gegners ihre seemännischen Pflichten erfüllt. In diesem Zusammenhang soll stellvertretend an die alliierten Opfer des Geleitzuges PQ 17 im Juli 1942 und an die Besatzung des Schlachtschiffes Scharnhorst bei ihrer Versenkung am 26. Dezember 1943 erinnert werden.

Bewegende Begegnung

Nach dem Krieg gab es ein ungewöhnliches Zusammentreffen: Die *Kieler Nachrichten* berichteten Ende Juli 1993 unter dem Titel *Wir waren doch damals keine Feinde, sondern nur Gegner* von einer bewegenden Begegnung:

Vor dem U-Boot-Ehrenmal in Möltenort bei Kiel trafen sich der frühere Kommandant von U 711, Kapitänleutnant Hans-Günther Lange, und ein ehemaliges Besatzungsmitglied der von ihm am 17. Februar 1945 versenkten Korvette *HMS Bluebell*. GOST macht mit dieser seglerisch und navigatorisch fordernden Expedition maritime Geschichte lebendig.

http://arcticoceanraptor.com ⚓

Vor 40 Jahren

Fünf Schwestern unter Vollzeug

Im Juni 1976 fand eine sehenswerte Regatta der Schwesterschiffe der *Gorch Fock* statt, die dem deutschen Schulschiff die begehrte „Five Sisters Trophy“ eintrug

Von Olaf Rahardt



IN VOLLER PRACHT: Die *Gorch Fock* vor Teneriffa während der Überfahrt zur Windjammerparade nach New York 1976

Foto: picture-alliance/Kurt Scholz

Seit die *Gorch Fock* am 17. Dezember 1958 in Dienst gestellt wurde, hat sie an zahlreichen Regatten und Großseglertreffen in aller Welt teilgenommen. Davon zeugen nicht zuletzt die vielen edlen Trophäen, die bei Hafenliegezeiten im Achterschiff der Bark präsentiert werden. Eine davon sticht nicht nur durch ihre äußerliche Erscheinung ins Auge, sondern verkörpert auch die Erinnerung an ein einzigartiges Ereignis, das sich in diesem Sommer zum 40. Mal jährt: die „Five Sisters Trophy" von 1976.

Am 4. Juli 1976 wurde das 200. Jubiläum der US-amerikanischen Unabhängigkeit von Großbritannien mit einer großen Flottenparade in New York gefeiert. Dazu gab es schon Wochen zuvor drei Zubringerregatten der Sail Training Association (STA). Die erste führte mit fünf Großseglern (*Tovarischtsch, Krusenstern, Christian Radich, Dar Pomorza, Phoenix*) von Plymouth nach Teneriffa. Hier stießen die *Juan Sebastian de Elcano, Sagres* und *Regina Maris* dazu und starteten zu den Bermudainseln in der Karibik.

Aufgrund der bestehenden Ausbildungsplanungen konnte die *Gorch Fock* noch nicht teilnehmen, holte die Regattaschiffe aber wegen anhaltender Flaute teilweise noch vor deren Eintreffen im Zielhafen Hamilton ein, um mit diesen gemeinsam vor Anker zu gehen. Nachdem das Segelschulschiff zum Regattaverband dazugestoßen war, konnte man erstmals alle fünf Schwesterschiffe gemeinsam bewundern.

Es lag auf der Hand, dass gerade dieser direkte Vergleich das ohnehin mit großem Medieninteresse begleitete Rennen noch um ein Vielfaches steigerte. Für die amerikanische Regattakommission Operation Sail '76 Grund genug, auch dafür einen besonderen Pokal auszuloben.

Schwere Unfälle

Am 20. Juni 1976 hatte sich eine bis dahin nie gesehene Anzahl traditioneller Großsegler in Hamilton versammelt und fieberte dem Start zur letzten Regattaetappe nach Newport, Rhode Island, entgegen. Gegen Mittag hieß es allgemeines Ankerlichten und zwei Stunden später drängelten sich 18 Großsegler der Klasse A und zahlreiche kleinere Fahrzeuge der Klassen B und C vor der 1,2 Seemeilen breiten Startlinie.

Während man sich auf der *Gorch Fock* noch mit aufgegeiten Segeln zum Setzen allen Tuches in stoischer Ruhe geduldete, gingen in der herrschenden Anspannung schon vier der Kontrahenten zu früh über die Linie. Um 15 Uhr hallte der Startschuss über die See – exakt in jenem Moment, als die *Gorch Fock* unter vollen Segeln die Linie passierte.



GLÜCKLICHER SIEGER: Hans von Stackelberg bei der Preisverleihung nach der Atlantikregatta 1976 in Newport
Foto: Sammlung Stackelberg

Während sie im rechten Moment auf Kurs ging, krachte neben ihr der Bugspriet der *Elcano* in das Rigg der *Libertad* und zerfetzte Groß- und Bagiensegel. Die Spanier mussten dadurch nach Bruch der Vorstenge und dem Verlust aller Vorsegel das Rennen aufgeben. In der drangvollen Enge stießen außerdem die *Christian Radich* mit *Gazela Primeiro* und *Mircea* zusammen, wobei es in keinem der Fälle zu Verletzten, sondern lediglich zu Materialschäden kam.

Dadurch waren die ersten Schiffe bereits aus dem Rennen genommen. Außerdem mussten die ersten vier Frühstarter zurück, um nochmals die Startlinie zu passieren. Plötzlich war die *Gorch Fock* allein auf weiter See und ihr Kommandant, Hans Freiherr von Stackelberg, erwies sich als cleverer Navigator, der sich mit einem genialen Coup vom übrigen Regattafeld abgesetzt hatte.

Gorch Fock auf Kurs

Dieser Vorsprung konnte sogar noch ausgebaut werden, da auf dem deutschen Schulschiff nicht nur hervorragend Seemannschaft praktiziert, sondern auch durch Auswertung aller zur Verfügung stehenden Wetterdaten – einschließlich der sowjetischen – mit einer mutigen Regattastrategie Direktkurs nach Newport genommen wurde. Trotzdem mussten die in einer völligen Flaute gefangenen deutschen Seeleute am 23. Juni erleben, dass die anderen Großsegler auf südlicheren Kursen Raum und Zeit gut-



START: Das Rennen beginnt – und die ***Gorch Fock*** eilt ihren Konkurrentinnen davon
Foto: Sammlung Stackelberg

Die Redaktion dankt dem Oceanum Verlag für die freundliche Bereitstellung der Fotos S. 37/38 o. l., die folgendem Buch entstammen: Hans Freiherr von Stackelberg: *Im Kielwasser der Gorch Fock. Ein Kommandant erinnert sich.* Oceanum Verlag, 2014



DESASTER: Kollision der spanischen Viermastbark *Juan Sebastian De Elcano* mit dem argentinischen Vollschiff *Libertado* vor Bermuda; Menschen kamen nicht zu Schaden

Foto: Sammlung Stackelberg

STOLZ: Kapitän zur See Hans Freiherr von Stackelberg mit der 47 Zentimeter hohen „Five Sisters Trophy"; die endgültige Übergabe fand 1977 in Hamburg statt

Foto: picture-alliance/Rolf Kruse



machten. Aber nur vorläufig, denn wenig später erreichte die Windstille auch das restliche Regattafeld. Erst am Morgen des folgenden Tages bekamen die Segel der *Gorch Fock* wieder eine Brise zu fassen, die sich zu gutem Wind verstärkte und eine Fahrt von zehn bis zwölf Knoten auf direktem Kurs zur Ziellinie ermöglichte.

Es bestanden erstmals ernsthafte Chancen auf einen Sieg, die jedoch am selben Abend um 18 Uhr jäh zerstoben. Weil zu dieser Zeit die restlichen Schiffe noch hoffnungslos in der Flaute festlagen und somit nicht rechtzeitig zu den geplanten Feierlichkeiten in Newport hätten einlaufen können, wurde das gesamte Rennen vorzeitig für beendet erklärt, um die Antriebsdiesel zu nutzen.

Endspurt

Nun begann eine komplizierte Berechnung. Denn um jedem Regattateilnehmer, unabhängig von Größe, Bauart und Takelung, Siegchancen einzuräumen, war es üblich, jedes Schiff mit einem *Time Correction Factor* zu versehen. Dieser wurden bei jeder Regatta neu bestimmt; so sollte nach dem Zieleinlauf in Anrechnung der jeweiligen Zielposition der Gesamtsieger mathematisch ermittelt werden.

Da die *Gorch Fock* selbst innerhalb der fünf Schwestern den schlechtesten Faktor erhielt, schwanden alle Hoffnungen auf einen Sieg. Das Schulschiff hätte gegen die *Tovarischtsch* mindestens eine halbe Stunde heraussegeln und der *Sagres* sogar mehr als drei Stunden voraus sein müssen. Doch am 25. Juni gab es doch Gelegenheit zu jubeln: Die *Gorch Fock* hatte nicht nur in der Positionierung gesiegt, sondern auch in der absoluten Zeit für die schnellste Passage der zurückgelegten Strecke.

Dieser unerwartete Triumph war in Anbetracht des Teilnehmerfeldes durchaus mit einer gewonnenen Weltmeisterschaft zu vergleichen und Grund genug für ein traditionelles „Besanschot an!" Die folgenden Plätze belegten die *Dar Pomorza*, *Christian Radich* und *Tovarischtsch*. *Sagres* und *Mircea* waren durch die Kollisionen beim Start in Mitleidenschaft gezogen und weit abgeschlagen und die *Eagle* ging als 13. über die errechnete „Ziellinie".

> „Eigentlich ist es völlig gleichgültig, ob man bei einer so langen Regatta als Erster oder Letzter startet, aber ich wollte ein paar schöne Fotos schießen, und dafür musste ich vorn sein"
>
> Kapitän zur See Hans Freiherr von Stackelberg

Bei der Siegerehrung in Newport erhielt Kapitän Stackelberg für die gesamte Mannschaft der *Gorch Fock* ein Zinnmodell der *Cutty Sark* sowie ein silbernes Tablett. Der Kommandant und der Navigationsoffizier durften sich zusätzlich über eine wertvolle Rolex-Armbanduhr freuen.

Abschließend versegelten alle Schiffe zur großen Flottenparade nach New York, wo am 4. Juli 1976 unter anderem noch die *Amerigo Vespucci* und die *Nippon Maru* den Paradeverband verstärkten und somit mittlerweile 20 Windjammer aus 16 Nationen, 50 Kriegsschiffe aus 27 Nationen, mehr als 250 Brigantinen, Briggs, Schoner und zahllose kleinere Fahrzeuge auf dem Hudson River vor Manhatten zu sehen waren.

Große Flottenparade

Hans von Stackelberg nahm anschließend in New York, stellvertretend für Schiff und Besatzung, die „Five Sisters Trophy" in Empfang, die von dem New Yorker Geschäftsmann Norman J. Mercer gespendet worden war. Allerdings fand die endgültige Übergabe erst im September 1977 in Hamburg statt. Bis dahin hatte man das Regattaergebnis eingraviert und Frank O. Braynard, der Chef der amerikanischen Operation Sail Association, übergab den Pokal an den Kommandanten von Stackelberg und Bootsmann namens Pichon.

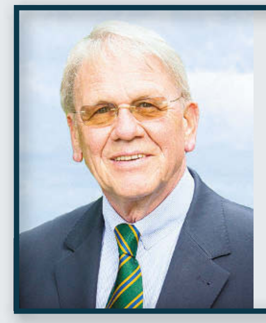
Dieser wertvolle Silberpokal sollte bei zukünftigen Rennen unter den fünf Schwestern immer dem jeweiligen Sieger zustehen. Da es nach der Regatta vom Juni 1976 keine weitere Gelegenheit zu einem derartigen Wettstreit gab und eines der Schiffe mittlerweile nicht mehr fahrbereit ist, verbleibt die „Five Sisters Trophy" bei der *Gorch Fock* als einzigem Sieger einer gemeinsamen Regatta aller fünf bei der Werft Blohm & Voss gebauten Schwesterschiffe. ⚓

Auf der Ostsee wird es eng

Das Schiffsaufkommen ist immens hoch – und es wird immer höher. Bis zum großen Ölunfall ist es nur noch eine Frage der Zeit

Von Dr. Jürgen Rohweder

Die Ostsee gehört zu den verkehrsreichsten Seegebieten der Welt. Navigatorisch ist sie durch Meerengen, Flachwasser, Eisgang und Nebel in den Herbst- und Wintermonaten ein schwieriges Gewässer. Zugleich ist sie ökologisch außerordentlich sensibel, zeitweise sehr sauerstoffarm und damit leicht verwundbar. Ein besonderes Risiko für die Ostsee sind daher Havarien mit dem Austritt großer Ölmengen. Eine Reihe von Havarien weltweit zeigt die verheerenden Auswirkungen von schweren Ölunfällen, die besonders in der Ostsee katastrophale Folgen über Generationen hinweg haben würden. Auf diesen GAU sind wir nicht genügend vorbereitet. Verschiedene Studien und Prognosen sagen für die Ostsee einhellig nahezu eine Verdoppelung des Schiffsverkehres voraus. Ein Beispiel: Zurzeit verkehren allein im Fehmarn Belt etwa 45.000 Schiffe pro Jahr.



Dr. Jürgen Rohweder ist Historiker und Journalist mit einem breiten maritimen Spektrum. Er war langjähriger Konzernsprecher einer großen Werftengruppe und Geschäftsführer mehrerer maritimer Verlage. Jürgen Rohweder ist Vorsitzender des Nautischen Vereins Kiel und stellvertretender Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Ostsee Foto: Privat

Mega-Containerschiffe

Bis zum Jahr 2030 werden es nach allen Prognosen 80.000 bis 90.000 sein. Zugleich nimmt die Größe der Schiffe rasant zu. Inzwischen verkehren auf der Ostsee Mega-Containerschiffe bis hin zu 20.000 TEU – rund 400 Meter lang, fast 60 Meter breit und mit einem Tiefgang von etwa 16 Metern. Gerade die jüngste Strandung der *CSCL Indian Ocean* in der Elbe hat nicht nur gezeigt, wie schwer es ist, ein derartiges Schiff wieder flott zu machen. Vielmehr sorgen sich Bergungsexperten, dass ein schwerer Unfall mit derartigen Schiffen nicht mehr zu beherrschen ist. Darüber hinaus haben inzwischen auch sehr große Kreuzfahrtschiffe die Ostsee als Tourismusziel entdeckt.

Die Zahl der Tanker wird sich verdoppeln, da Russland plant, die Hälfte seines Ölexports über die Ostsee abzuwickeln. Schon heute beobachten wir bei diesem Schiffstyp ständig wachsende Größen und Öltransporte mit Großtankern bis zu 200.000 Tonnen stehen zu erwarten. Es hat bereits kleinere Ölunfälle auf der Ostsee gegeben. Nur durch einen glücklichen Umstand ist 2007 die Strandung des voll beladenen 117.000-Tonnen-Tankers *Propontis* im Finnischen Meerbusen ohne Austritt von Öl abgelaufen. Doch nach Ansicht der Experten von HELCOM, der „Baltic Marine Environment Protection Commission“, ist es nur eine Frage der Zeit, bis der nächste Unfall geschieht. Und noch sind wir in Deutschland auf dieses Szenario nicht vorbereitet.

Hauptursache: menschliches Versagen

Auch in der Ostsee existieren Offshore-Windparks; weitere sind geplant oder befinden sich im Bau. Sie schränken aufgrund ihrer Nähe zum Hauptfahrwasser die Bewegungsfreiheit der Schifffahrt – besonders die der großen Schiffe mit ihrer beschränkten Manövrierfähigkeit – zusätzlich ein. Ihnen steht eine geringere Driftfläche zur Verfügung. Das verkürzt die Zugriffszeit bei manövrierunfähig treibenden Schiffen erheblich. Weiter erzeugen Offshore-Windparks starke zusätzliche Verkehre von Service- und Errichterfahrzeugen. Kleinfahrzeuge, die die Windparks verlassen, sind auf dem Radarschirm schlecht zu erkennen, und schließlich müssen Sportboote und Fischereifahrzeuge gerade bei widrigen Wetterbedingungen den Windpark in den Bereich der Großschifffahrt verlassen.

Während die Schiffe technisch immer sicherer werden, ist die Hauptursache für Havarien der Mensch an



Knappe Sache: Die Scandlines-Fähre *Deutschland* und das Containerschiff *APL Sentosa* hangeln sich im Fehmarn Belt aneinander vorbei

Foto: Frank Behling

Bord selbst. Alle Risikostudien gehen davon aus, dass etwa 90 Prozent aller Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen ist. Besonders der Konkurrenzdruck unter den Reedereien und die daraus folgenden Kostensenkungsprogramme mit Verringerung der Besatzungsstärke führen zur Überlastung von Schiffsführung und Besatzung mit dem Resultat der Übermüdung. Zudem folgt der Ausbildungsstand der Besatzung im internationalen Schiffsverkehr in der Regel nur den internationalen Mindeststandards. Und schließlich lenkt eine ausufernde Bürokratie die Schiffsführung von ihren eigentlichen Aufgaben ab – eine unterschätzte Gefahr.

Die Nautischen Vereine haben daher Empfehlungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit gegeben. Sie können zwar nicht von Deutschland allein durchgesetzt werden, da sie internationale Regelungen auf der Ostsee berühren. Soweit sie aber in nationalen Gewässern umgesetzt werden können, sollte dies geschehen. Darüber hinaus ist es sinnvoll, sie in die Beratungen im Rahmen von geeigneten internationalen Gremien einzubringen. Ziel der Handlungsempfehlungen der Nautischen Vereine an der Ostsee ist es, rechtzeitig Maßnahmen zu ergreifen, damit auch in Zukunft der zunehmende Schiffsverkehr besonders in den Meeresengen sicher und umweltfreundlich gewährleistet werden kann.

So verbessern wir die Verkehrssicherheit

- Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes im Fehmarn Belt
- Anreize für die freiwillige Annahme von Lotsen in Fehmarn Belt und Kadetrinne (staatliche Förderung, Bonus bei Versicherung etc.)
- Einrichtung einer speziellen Tankerroute
- Überprüfung und Optimierung des Notfallkonzepts für schwere Ölunfälle gemeinsam mit dem Havariekommando
- Gründung einer nationalen Küstenwache
- Besondere Maßnahmen für die Bauzeit der festen Fehmarn-Belt-Querung, wie etwa die Einrichtung von Sicherheitszonen, die Bereitstellung von Notschleppern oder besondere Vorfahrtsregelungen für große Schiffe

Vorsorge treffen!

Es geht also darum, Vorsorge zu treffen, keinesfalls aber, Verkehre zu verhindern. Denn sie sind das Ergebnis des dynamischen Wirtschaftswachstums vor allem in den Staaten der östlichen Ostsee. Es bietet den Menschen dort die Chance auf bessere Lebensbedingungen und damit soziale Sicherheit. Und die darf ihnen niemand verwehren. ⚓



ERBITTERTE GEGNER: Nicht nur die Engländer gerieten mit den Portugiesen im Kampf um die Vorherrschaft auf See und lukrative Geschäfte in Konflikt, sondern auch die Holländer, wie hier auf einem Gemälde um 1600
Foto: picture-alliance/CPA Media



Die Britische Ostindien-Gesellschaft – der Aufstieg

Beherrscherin der Meere

Am Anfang stand ein Freibrief, den die englische Königin Elisabeth I. am 31. Dezember 1600 Londoner Kaufleuten ausstellte. Er sollte zum *Big Bang* eines Unternehmens werden, das den Welthandel zwei Jahrhunderte bestimmte Von Michael Hummel, M.A.



BEGÜTERT: Robert Knox (1641–1720) war Schiffskapitän der Britischen Ostindien-Gesellschaft und hielt den Hauptanteil an der Niederlassung Ceylon Foto: picture-alliance/CPA Media



GRÜNDUNG: Königin Elisabeth I. von England (1533–1603), eigentlich Elizabeth Tudor, stattete am letzten Tag des Jahres 1600 englische Kaufleute mit dem Monopol für den Handel mit Asien aus – es war die Geburt der britischen Ostindien-Gesellschaft Foto: picture-alliance/Imagno

Der schottische Dichter James Thomson verfasste 1740 jene Verse, die sich bald zum Text einer viel gesungenen patriotischen Hymne formten: „Rule, Britannia! Britannia rule the waves!" – „Herrsche, Britannien, beherrsche die Meere!" Diese Hymne spiegelt wider, dass Großbritannien zur Verteidigung und Erweiterung seines Empires und des weltweiten Handels auf eine starke Flotte setzte und nicht auf ein stehendes Heer.

Mitte des 18. Jahrhunderts stieg der Inselstaat zur größten Handelsnation Europas auf, wozu dessen Ostindien-Gesellschaft einen außerordentlichen Beitrag leistete. Die Englische beziehungsweise ab 1707 Britische Ostindien-Gesellschaft war ein Unternehmen der Superlative, das auf seinem Höhepunkt allein in Indien über rund 90 Millionen Menschen herrschte und eine eigene Armee unter Waffen hielt. Schon 1609 fuhren eigene Handelsschiffe für die Company, die *East Indiamen* (Ostindienfahrer), die an der Themse gebaut wurden. Es handelte sich um grundsolide, bewaffnete Transportsegler unterschiedlicher Bauart, die bis zu 1.200 Tonnen Fracht befördern und Piraten oder Konkurrenten Paroli bieten konnten.

Ostindienfahrer

Die größten Ostindienfahrer lagen in Größe und Bewaffnung zwischen einer Fregatte (mit bis zu zwei Geschützdecks) und einem Linienschiff. Die *English* oder später *British East Indiamen* segelten zwischen England, dem Kap der Guten Hoffnung und Indien, wo die Zielorte Bombay (heute Mumbai), Madras (heute Chennai) und Kalkutta waren. Später setzten sie die Reise bis China fort, bevor sie über das Kap der Guten Hoffnung nach England zurückkehrten.

Ein Handelszyklus umfasste bis zu zwei Jahre. Erst der Bau des 1869 eröffneten Suezkanals verkürzte die maritimen Handelswege nach Asien spürbar; zu diesem Zeitpunkt lag die Company aber bereits in ihren letzten Zügen. Die Handelsaktivitäten dieses Konzerns, dessen Aktien die Finanzmärkte dominierten, revolutionierten nicht nur den britischen Lebensstil, sondern trugen grundlegend zum Aufstieg Großbritanniens zur größten Seemacht der Welt bei. Noch heute gilt sie Managern als Vorbild.

Die renommierte britische Wochenzeitung *The Economist* kam 2011 sogar zu dem Ergebnis, dass die Moderne nicht mit Gutenbergs Erfindung des Buchdrucks oder mit Martin Luthers Thesenanschlag begann, sondern mit der Gründung der Company, die in der Folge die Meere beherrschte. Sie trug maßgeblich zur Herausbildung eines Welthandelssystems bei und ist ein wesentlicher Grund, warum Englisch zur Weltsprache wurde.

Dieser glanzvollen Seite des mächtigsten Unternehmens, das die Welt je gesehen hat, stehen aber auch weniger glanzvolle, dunkle Phasen gegenüber, die von Profitgier, Vetternwirtschaft und Korruption geprägt waren. Kein Geringerer als Adam Smith, der heute als Begründer der klassischen Nationalökonomie und der freien Marktwirt-

schaft gilt, sah in der Ostindien-Gesellschaft, so sein Urteil in seinem Hauptwerk *Der Wohlstand der Nationen* (1776), einen der größten Feinde offener Märkte – „ein Ärgernis in jeglicher Hinsicht".

Von alledem konnten die 218 englischen Kaufleute, die im Dezember 1600 die Englische Ostindien-Gesellschaft gründeten und von Königin Elisabeth I. mit einem Monopol für den Handel mit Asien ausgestattet wurden, noch nichts ahnen. Ihnen ging es vor allem darum, nicht länger zusehen zu müssen, wie Portugiesen, Spanier oder Niederländer das Geschäft machten, die kurz vor Gründung der Company eine Seeroute nach Asien etabliert hatten. Das Unternehmen trug den offiziellen Namen *Governors and Company of merchants of London trading to the East-Indies*, erhielt ein Siegel, konnte seinen Gouverneur und die 20 Direktoren selbst wählen und durfte sich selbst Korporationsgesetze (*bye-laws*) geben.

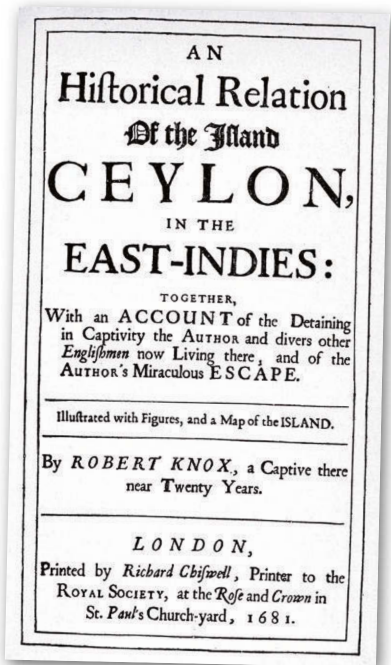
Bereits einige Jahrzehnte später hatte die Ostindien-Gesellschaft im Mogulreich Indiens 23 Stützpunkte errichtet, darunter in Madras, Bombay und Kalkutta. Begehrt waren vor allem Baumwolle, Indigo, Salz, Tee, Porzellan aus China, Opium und Salpeter, womit Fleisch konserviert wurde, sowie Schießpulver.

Starke Konkurrrenz

Das alles verlief nicht ohne Widerstand der Konkurrenten: An der Westküste von Vorderindien konnte sich die Company erst nach einem Sieg über die Portugiesen im Jahr 1612 festsetzen. In der Seeschlacht von Suvali, einem Dorf westlich von Surat, dem Haupthafen des Mogulreiches, besiegten Ende November 1612 englische Schiffe eine kleine portugiesische Flotte vor der indischen Küste.

Diese Niederlage markierte den Anfang vom Ende der portugiesischen Seeherrschaft im westlichen Indischen Ozean. In der Folge konnten die Engländer in Surat eine erste feste Handelsniederlassung auf dem indischen Subkontinent errichten; überall sonst räumte der Großmogul vorerst nur das Recht ein, Faktoreien, also Handelsposten, zu gründen. Dass die Handelsgesellschaft in Surat eine Niederlassung einrichtete, ging auf eine Initiative des Diplomaten Sir Thomas Roe zurück, der dem Großmogul Jahangir für das exklusive Recht, in Surat und anderen Gegenden Wurzeln zu schlagen und Kontore ins Leben rufen zu dürfen, anbot, ihn mit Waren und Luxusgütern aus Europa zu versorgen.

Den Engländern gelang es, die Portugiesen zu verdrängen, denen Niederlassungen in Goa und Bombay gehörten. 1639 kamen Madras, 1668 Bombay und Kalkutta hinzu. Die Hauptkontore wurden die Festungen Fort William in Bengalen, Fort St. George in Madras und Bombay Castle. Die bevorzugten Handelsgüter der Company waren zu dieser Zeit Baumwolle, Seide, Indigo-Farbstoff, Salpeter und Tee.


AN
Historical Relation
Of the Island
CEYLON,
IN THE
EAST-INDIES:
TOGETHER,
With an ACCOUNT of the Detaining in Captivity the AUTHOR and divers other Englishmen now Living there, and of the AUTHOR's Miraculous ESCAPE.
Illustrated with Figures, and a Map of the ISLAND.
By ROBERT KNOX, a Captive there near Twenty Years.
LONDON,
Printed by Richard Chiswell, Printer to the ROYAL SOCIETY, at the Rose and Crown in St. Paul's Church-yard, 1681.

BESTIMMEND: 20 Jahre lang beherrschte Robert Knox den Handel zwischen Ceylon und seinem Mutterland, worüber er eine 1681 veröffentlichte Schrift verfasste
Foto: picture-alliance/CPA Media

Um das Jahr 1670 baute König Charles II. die Stellung mit einer Reihe von Gesetzeserlassen weiter aus. Sie erhielt das Recht, selbstständig Territorien zu erwerben, Geld zu prägen, Festungen und Truppen zu befehligen, Bündnisse einzugehen, Kriege zu erklären, Frieden zu schließen und sowohl die Zivil- als auch Strafgerichtsbarkeit in den erworbenen Gebieten auszuüben.

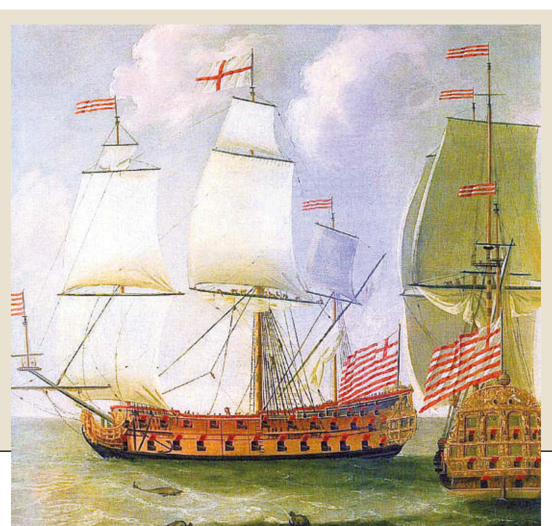
Insbesondere das Recht, ihre militärischen Angelegenheiten selbst regeln zu können, war für die Company, die sich immer wieder mit Handelskonkurrenten oder zeitweilig feindlich gesinnten einheimischen Herrschern konfrontiert sah, ein großer Schritt. Ab 1680 stellte sie, rekrutiert hauptsächlich aus der einheimischen Bevölkerung, eigene Streitkräfte auf. Zu diesem Zeitpunkt verwaltete die Handelsgesellschaft bereits umfangreiche Gebiete in Bengalen, Madras und Bombay.

> „Das wechselhafte Klima und die unerträgliche Hitze erweisen sich als Gift für unsere Gesundheit"
>
> Robert Clive, Staatsmann und General

Zur Keimzelle von Madras sollte die Festung St. George werden, die von den Engländern 1640 angelegt wurde. Madras oder Madrasapattinam wurde 1641 zum Haupt-

GUT BESTÜCKT Kriegerisches Handelsschiff

Ostindienfahrer waren große Handelsschiffe für den Warenverkehr von und nach Ostindien. Durch besondere bauliche Maßnahmen für den Erhalt der Schiffskörper waren sie für längere Strecken ausgelegt. Da die Ostindienfahrer immer auch mit Überfällen durch Piraten oder lästige Konkurrenz zu rechnen hatten, waren die Schiffe mit bis zu zwei Geschützdecks ausgestattet und rangierten damit zwischen Fregatte und Linienschiff. Trotz der guten Aussicht auf Gewinn und die exotischen Reiseziele – beided diente als lukratives Lockmittel für die Besatzung – entsprach die Bezahlung von Mannschaften und Offizieren dem Durchschnitt, sodass ständiger Personalmangel herrschte, den die Eigner durch vermehrte Anwerbung von Fachkräften im Ausland ausgleichen mussten.



STATTLICH: Schiffe der „British Eastindia-Company" um 1685. Die British Eastindia Company und ihr Gegenstück, die niederländische Vereenigde Oostindische Compagnie, waren privilegierte, für das Zeitalter des Merkantilismus im 17. und 18. Jahrhundert typische Handelskompanien
Foto: picture-alliance/CPA Media

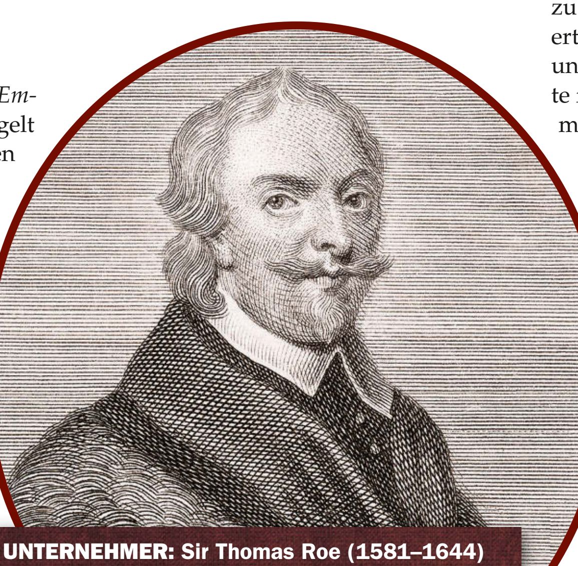
ABENTEUERLICH: Kartografische Darstellung einer Expedition, an der Sir Thomas Roe (Bild unten) teilgenommen hat. Nach der Rückkehr von seiner erfolgreichen Reise wurde er zum Ritter geschlagen
Foto: picture-alliance/CPA Media

quartier der Company an der Koromandel-Küste und entwickelte sich zum Umschlagplatz für viele Güter, unter anderem auch für das farbenfrohe Kattun, das sich in Europa steigender Beliebtheit erfreute und dessen Export sich als äußerst lukrativ erwies. Das Unternehmen siedelte deshalb hier innerhalb eines Jahres 300 bengalische Weber an, die dieses Kattun erzeugen sollten.

Blühender Handel

Der BBC-Dokumentarfilm *The Birth of Empire: The East India Company* von 2014 spiegelt die beeindruckende Vielfalt von Techniken wider, mit der die indischen Textilien produziert wurden. Die Baumwollgewebe waren entweder bedruckt oder per Hand bemalt; die Farben blieben leuchtend, waschecht und strapazierfähig. Sie entwickelten sich zum Exportschlager und führten in der britischen Textilindustrie zu einer spürbaren Verunsicherung.

Die Company überließ aber auch hier nichts dem Zufall. Nach jeder Lieferung aus Indien analysierte man das Nachfrageverhalten, um bei der Gestaltung der Stoffe gegebenenfalls nachjustieren zu können. Zeitweise wurde über die Hälfte des Unternehmensumsatzes mit indischen Textilien erwirtschaftet. Für Europäer scheint dieser Ort aber eher abschreckend gewesen zu sein, urteilte doch zum Beispiel der schottische Schiffsführer und Händler Alexander Hamilton in seinem 1727 erschienenen Buch *A New Account of the East Indies*: „Madrasapattinam ist einer der unwirtlichsten Orte, die ich je gesehen habe.“ Das tropische Klima Indiens und Krankheiten beendeten im Übrigen manche hoffnungsvolle Karriere vorzeitig.



UNTERNEHMER: Sir Thomas Roe (1581–1644) war Esquire von Königin Elisabeth I. und Initiator eines umfassenden Handelsvertrages mit Indien
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Der britische General und Staatsmann Robert Clive, der im 18. Jahrhundert eine wesentliche Rolle beim Ausbau der britischen Machtposition in Indien spielte, merkte hierzu an: „Das wechselhafte Klima und die unerträgliche Hitze erweisen sich als Gift für unsere Gesundheit.“ Noch drastischere Worte fand ein Armeeoffizier: „Es kam vor, dass man zu Mittag mit jemandem speiste, zu dessen Beerdigung man noch vor dem Abendbrot gerufen wurde.“

Absatzrückgänge

Die indische Weberei als Industriezweig wurde später durch die beginnende Maschinenproduktion in Europa vollständig ruiniert. Großbritannien führte Fertigkleidung in Indien ein, das zu einem gigantischen Absatzmarkt heranwuchs, während die indischen Textilexporte rasch zurückgingen. Wie die Britische Ostindien-Gesellschaft zu ihrem absoluten Höhepunkt gelangte und warum dann der unaufhaltsame Niedergang einsetzte, lesen Sie in der nächsten Ausgabe von *Schiff Classic*. ⚓

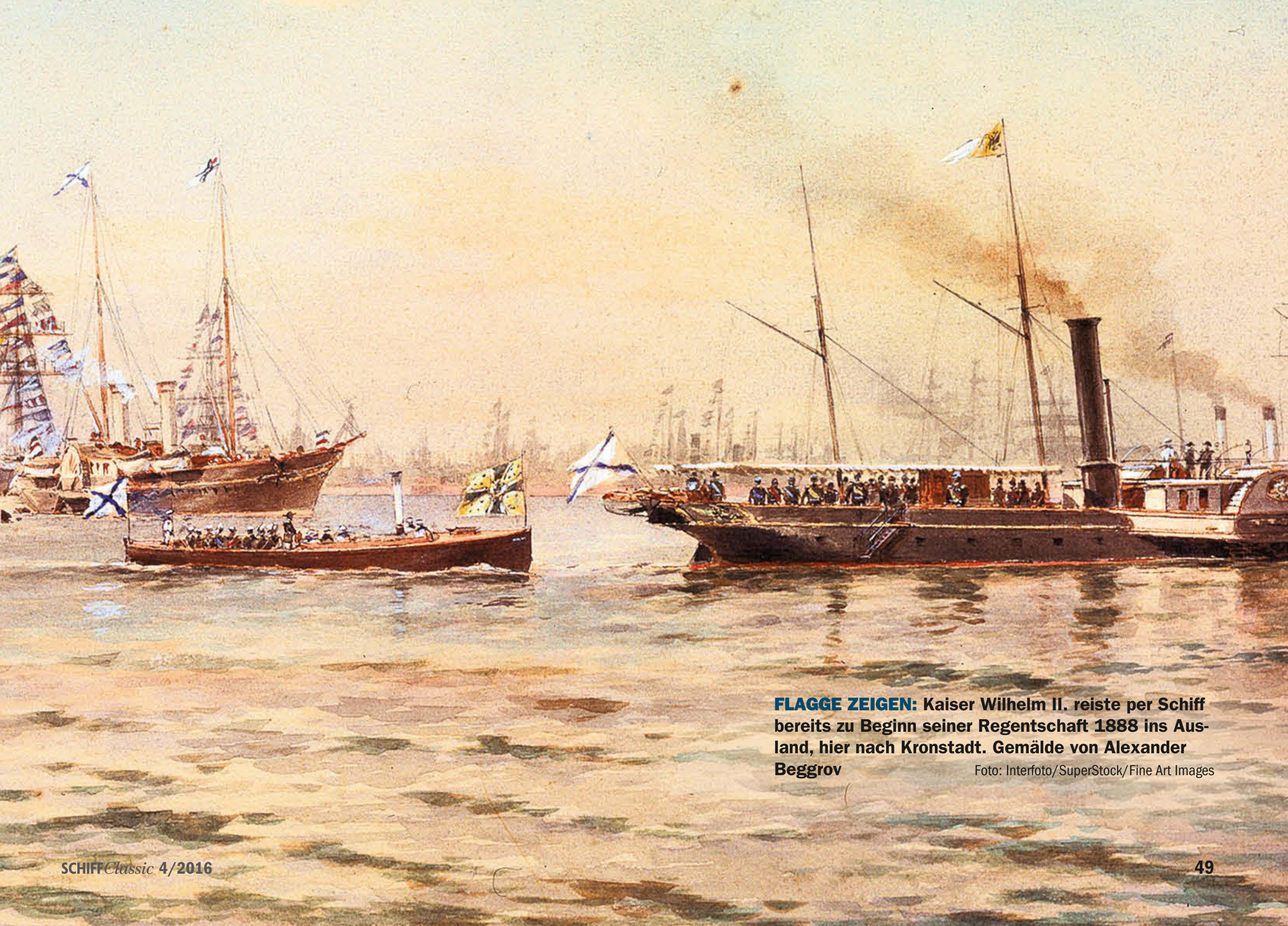


Auf dem Weg zur Weltmacht?

Des Kaisers schimmernde Wehr

Es war der US-amerikanische Kapitän Alfred Thayer Mahan, der mit seinem epochemachenden Werk *The Influence of Seapower upon History* die deutsche Seestrategie im Kaiserreich maßgeblich beeinflusste. Wilhelm II. und seine Admirale waren begeistert

Von Dr. Armin Kern



FLAGGE ZEIGEN: Kaiser Wilhelm II. reiste per Schiff bereits zu Beginn seiner Regentschaft 1888 ins Ausland, hier nach Kronstadt. Gemälde von Alexander Beggrov Foto: Interfoto/SuperStock/Fine Art Images

Ob Großadmiral Alfred von Tirpitz das Interview gelesen hat, das sein geistiger Ziehvater Alfred Thayer Mahan kurz nach Ausbruch des Krieges 1914 dem Londoner *Daily Telegraph* gegeben hat, ist nicht bekannt. Wenn ihm der Inhalt vom Reichsmarineamt aber zugestellt wurde, dann darf man vermuten, dass Tirpitz in den folgenden Wochen und Monaten unruhig geschlafen hat.

Denn Mahan prophezeite, dass die Kaiserliche Marine in diesem Krieg unterliegen werde. Wenn sich beide Seestrategen persönlich kennengelernt und ausgetauscht hätten, dann hätte der Amerikaner dem Deutschen wohl klipp und klar gesagt: „Sie haben die See nicht verstanden!"

Ausgerechnet Mahan, dessen Seekriegslehren eine ganze Generation von deutschen Seeoffizieren maßgebend geprägt hatten und von denen Kaiser Wilhelm II. hellauf begeistert war („Ich lese gerade nicht nur, sondern ich verschlinge das Buch von Kapitän Mahan, und ich versuche, es auswendig zu lernen."), stellte der Marine des Deutschen Reiches ein katastrophales Horoskop.

Dass er recht behalten sollte, erlebte der seit 1906 zum Konteradmiral der Reserve beförderte Mahan jedoch nicht mehr. Er starb am 1. Dezember 1914 infolge eines Herzinfarktes, den er bei der ministeriellen Order erlitten haben soll, in Zeitungen über die aktuelle Entwicklung des Seekrieges keine Mutmaßungen mehr anstellen zu dürfen. Das war exakt eine Woche vor der Vernichtung des deutschen Kreuzergeschwaders unter Admiral Graf Spee vor den Falklands.

HISTORISCHER HINTERGRUND Aufstrebende USA

In den 1890er-Jahren waren in den USA die katastrophalen Folgen des Bürgerkrieges von 1861 bis 1865 überwunden und die Westexpansion im Landesinneren beendet. Das Land blickte nun auf seine Küsten am Atlantik im Osten und am Pazifik im Westen und begann sich aus der seit 1865 betriebenen Isolation zu lösen. Auf dem Weg zur Großmacht schien eine moderne Flotte das geeignete Machtinstrument zu sein. Die US Navy wurde bereits seit den 1880er-Jahren modernisiert und forciert. Die USA weiteten ihr Interesse zunehmend über den pazifischen Raum nach Asien aus. Im Spanisch-Amerikanischen Krieg wurde in der Bucht von Manila ein Teil der spanischen Flotte vernichtet, die USA setzten sich auf den Philippinen und auf Hawaii fest. Alfred Thayer Mahan lieferte mit seinen Theorien die aus der Seekriegsgeschichte abgeleiteten politischen Rechtfertigungen.

> „Ich lese gerade nicht nur, sondern ich verschlinge das Buch von Kapitän Mahan und ich versuche, es auswendig zu lernen"

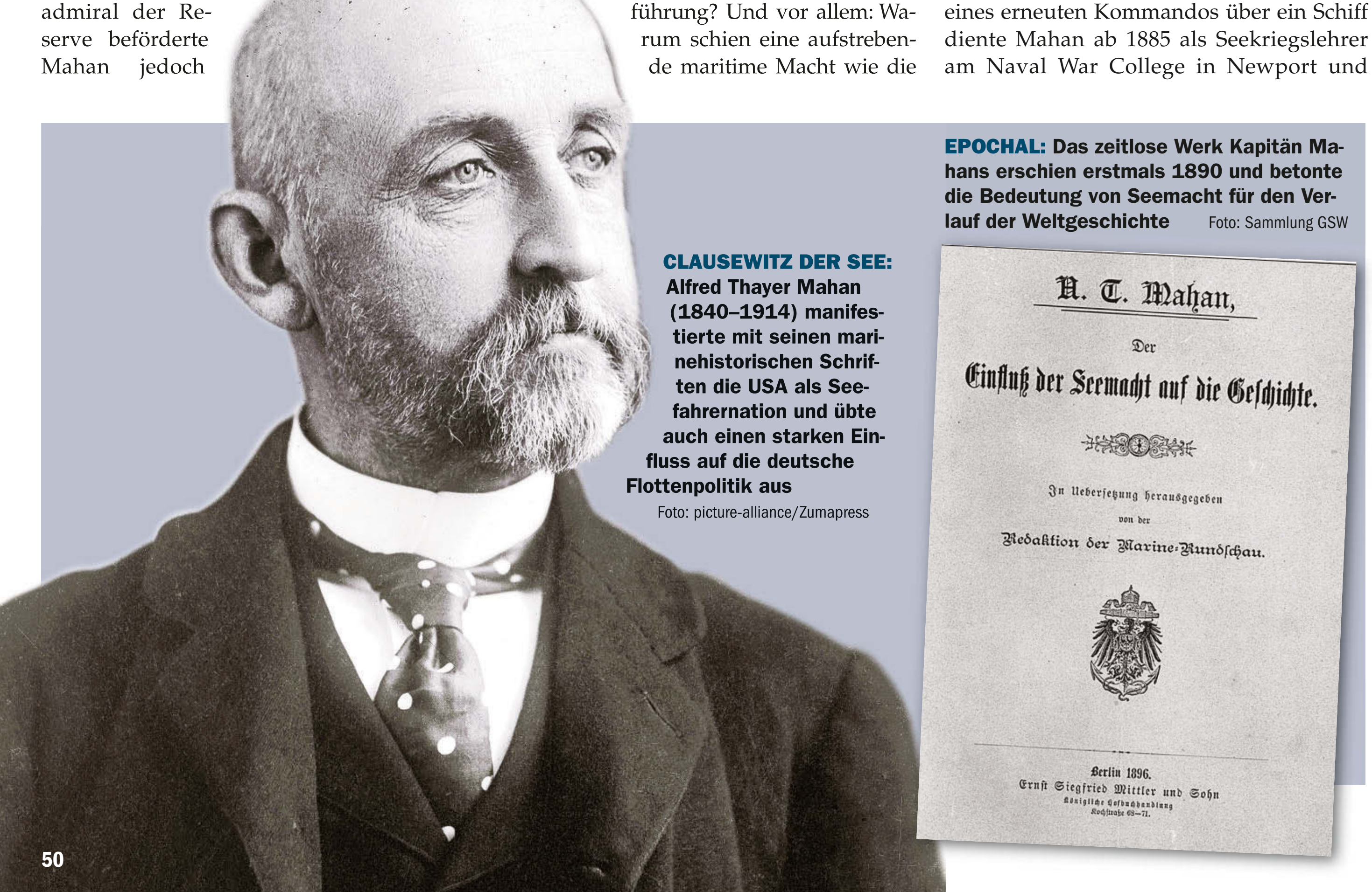
Kaiser Wilhelm II. über das Buch *The Influence of Seapower upon History*

Doch wie kam Mahan zu diesem verheerenden Urteil über die Aussichten der deutschen Seekriegsführung? Und vor allem: Warum schien eine aufstrebende maritime Macht wie die deutsche in jahrzehntelanger harter Geistesarbeit seine Lehren komplett missverstanden zu haben?

Der 1840 in Westpoint geborene Alfred Thayer Mahan war Sohn eines Professors für Ingenieurwissenschaft an der US Military Academy, diente während des Amerikanischen Bürgerkriegs in der Flotte der Nordstaaten und bereiste als Commander und Kommandant der *Wasp* 1872 bis 1874 den Südatlantik, war also ein erfahrener Seefahrer und Schiffskapitän.

Seekriegslehrer

Danach ohne Kommando und daher, wie es in der Navy üblich war, auf halben Sold gesetzt, widmete er sich zunehmend theoretischen Arbeiten und veröffentlichte mit *The Gulf and Inland Waters* 1883 sein erstes Buch. Nach zwischenzeitlicher Übernahme eines erneuten Kommandos über ein Schiff diente Mahan ab 1885 als Seekriegslehrer am Naval War College in Newport und



CLAUSEWITZ DER SEE: Alfred Thayer Mahan (1840–1914) manifestierte mit seinen marinehistorischen Schriften die USA als Seefahrernation und übte auch einen starken Einfluss auf die deutsche Flottenpolitik aus Foto: picture-alliance/Zumapress

EPOCHAL: Das zeitlose Werk Kapitän Mahans erschien erstmals 1890 und betonte die Bedeutung von Seemacht für den Verlauf der Weltgeschichte Foto: Sammlung GSW

OMNIPRÄSENT: Zu Lande, zu Wasser und in der Luft eine feste Größe; deutsche Propaganda-Postkarte Foto: picture-alliance/arkivi

hielt zwei Vorlesungen: *Fleet Battle Tactics* und *The Influence of Seapower upon History 1660–1783*.

Der finanziell notorisch klamme Mahan kam auf den Gedanken, das Manuskript seiner zweiten Vorlesung als Buch zu veröffentlichen – und begründete damit nicht nur seinen Ruf als ebenso scharfsinniger wie schriftstellerisch begabter Marinetheoretiker, sondern wurde der eigentliche Ideengeber deutscher maritimer Großmachtphantasien, die in dem marinebegeisterten Kaiser einen dankbaren Abnehmer hatten.

Pflichtlektüre

Nicht nur Wilhelm II. war elektrisiert („ein erstklassiges Werk und klassisch in allen Punkten") und machte Mahans Schrift, die der Autor zu einer Trilogie ausbaute, zur Pflichtlektüre seiner Seeoffiziere. Auch der spätere US-Präsident Roosevelt fand lobende Worte, und selbst im fernen Japan wurde man hellhörig.

Doch nicht alle klatschten unterschiedslos Beifall, es gab auch Fachleute, denen Mahans Thesen zu weit gingen, einige fürchteten aber auch nur, durch den Amerikaner in den Schatten gestellt und bedeutungslos zu werden. Dass er zu schreiben verstand und dies in einem Stil, den er in seinen gefälligen Biografien über Horatio Nelson und Admiral Howe weiter verfeinerte, nicht nur *a happy few*, sondern ein breiteres Publikum ansprach, mochte zusätzlich befeuernd gewirkt haben. Nicht von ungefähr schmückten ihn die britischen Universitäten Oxford und Cambridge mit Ehrendoktortiteln und traten große Verlagshäuser mit der Bitte um Artikel aus seiner Feder an den Marineoffizier heran. Kurzum: Von einem auf den anderen Tag war Mahan ein sowohl national als auch international gefragter Spezialist, wenn es um Seemacht ging und darum, wie und vor allem von wem sie erlangt werden konnte.



GROSSEREIGNIS: Die mit Girlanden und Fahnenmasten geschmückte Holtenauer Schleuse anlässlich der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1895, der die Nord- mit der Ostsee verband Foto: picture-alliance/ZB

Seemacht ist Weltmacht

Sein Credo war einfach wie einprägsam: Wollte ein Land Weltmacht werden, musste es Seemacht besitzen … oder noch einfacher: Seemacht = Weltmacht. Der Blick in die Vergangenheit bestätigte diese Formel. Mahan schien daher erstmals den „Beweis" erbracht zu haben, dass der Wettstreit um den ersehnten Platz an der Sonne für Staaten und Nationen in der Geschichte immer entscheidend von ihrer Seefähigkeit abhing. Der Kampf ums Dasein war nach Mahan recht eigentlich ein Kampf um die Seeherrschaft, und nur wer Seemacht in großem Stil ausübte, konnte sich andere Länder und selbst Kontinente untertan machen.

Die Geschichte, und dies immunisierte ihn weitgehend gegen Kritik, gab seiner



TRADITION: Salut von Schiffen der deutschen Hochseeflotte im Kieler Hafen Foto: Sammlung GSW

Theorie unter den damals vorherrschenden Zeitumständen recht. Länder, die Seegeltung in Vergangenheit oder Gegenwart besaßen, waren nicht etwa der Ausgangspunkt wagemutiger Freibeuter für eher zufällig zustande gekommene und glückhafte Eroberungen, sondern Keimzelle umfangreicher Vorbereitungen und höchst rationaler Überlegungen. Staaten mit Seemacht- und damit Weltmachtambitionen mussten aber zwingend bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um mit Erfolg gegen andere bestehen zu können, wie England und die aufstrebenden Vereinigten Staaten zeigten.

Stützpunkte!

Die geostrategische Lage des Landes war das A und O, freier Zugang zu den Meeren, keine kontinentale Einengung, die Unterhaltung von Stützpunkten und einer globalen Handelsflotte, Erfahrungen mit Kolonien und die gesellschaftliche Bereitschaft, vom maritimen Virus infiziert werden zu wollen. Letzteres war in Deutschland zweifellos gegeben, nach 1888 schwappte geradezu eine Welle maritimer Begeisterung über das Land.

Die Gründung des Flottenvereins im Jahr des ersten Flottengesetzes 1898, der Kieler Matrosenanzug als modisches Accessoire oder schwadronierende Flottenprofessoren sind nur einige wenige Beispiele für die maritime Durchdringung des Volkes. Captain Joshua Slocums *Sailing Alone Around the World* von 1899, diese wunderbare Geschichte von Salz und Wind und den unverbrüchlichen Gesetzen der Natur, machte Lust auf mehr. Auch in Deutschland.

Die Weltgeltung via See galt als erstrebenswertes, schließlich vordringliches Ziel, die Vergrößerung des Reiches durch die Flotte wurde Wilhelm und seinem Volk zu einem sehnlichen Anliegen. Das war ein leidenschaftliches, geradezu heiliges Postulat und mehr noch: Die Deutschen würden der Welt Missionar, Kulturbotschafter, Diplomat und Pädagoge in einem sein.

Deutscher Navalismus

Eine solche Politik entsprach voll und ganz dem Navalismus der maritimen Ikone Mahan, der ein spezielles, in der Zeit liegendes Bedürfnis befriedigte. Sekundiert wurde er von dem damals viel gelesenen, deutschnational fixierten Historiker Heinrich Treitschke sowie einem in der Gesellschaft verankerten Sozialdarwinismus. Im Gegensatz zu Großbritannien, für das die See in Jahrhunderten als Lebensraum gewachsen war und den Nimbus des Wertvollen und Einzigartigen und daher Verteidigungswürdigen besaß, betrachtete Deutschland das Wasser als Schlachtfeld der Zukunft.

Deutschland fühlte sich in seinem Selbstverständnis von der Welt zu Höherem berufen und leitete daraus die Berechtigung zum Griff nach der Weltmacht ab, ohne wirklich zu bedenken, dass eine Grundvoraussetzung fehlte.

MIT SCHIFF UND ANKER: **Medaille, die den deutschen Anspruch auf Weltgeltung unterstreicht**
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



WEITVERZWEIGT: Gegründet am 30. April 1898, war der Deutsche Flottenverein ein Zusammenschluss von Personen und Vereinen und unterstützte die navalistische Politik des Kaiserreiches Foto: picture-alliance/akg-images



Berlin, 30. Juni 1900.

Berliner

Illustrirte Zeitung

IX. Jahrgang. Nr. 26.

Erscheint jeden Sonntag.

Abonnement: 1,30 Mark vierteljährlich, 45 Pfg. monatlich bei jeder Postanstalt (Postliste 1062) und im Buchhandel sowie direkt durch die Expedition frei in's Haus.

Redaktion und Expedition: Berlin SW. 12. Charlottenstraße 9.

Einzelnummern: 10 Pfennig bei allen Zeitungs-Verkaufsstellen. Anzeigen: Eine Mark die 6gespaltene Nonpareille-Zeile

Auf nach China!

Der Kaiser inmitten der versammelten Mannschaft des Kanonenbootes „Luchs".

171 Kriegsschiffe Europas und Amerikas, vereinigt mit Japans ganzer Flotte, sollen demnächst den „stillen" Ozean beleben. Ob sie noch alle in Thätigkeit zu treten brauchen, oder ob schon vor ihrer Ankunft China sich demütigen wird, bleibt noch dahingestellt. Jedenfalls wird die Anwesenheit einer starken Macht erforderlich sein, um auch nach der Niederwerfung der Rebellen eine Wiederholung des Völkerrechtsbruches für alle Zukunft unmöglich zu machen. Wird sich aber das „Konzert der Mächte" bewähren, wenn eine Aufteilung Chinas ins Werk gesetzt wird? Durch wieviel Teile sollen die 360 Millionen Chinesen geteilt werden, und wer bekommt den Löwenanteil? Schon jetzt wird gegen diese und jene Macht der Vorwurf erhoben, daß sie im Trüben fischen wolle, und ängstlich verfolgt jede die andere, als wenn es nicht vorerst gelte, durch Einigkeit den schwer bedrohten Frieden wiederherzustellen. Recht eigentümlich mutet es an, daß unsre Landtruppen Schulter an Schulter mit Franzosen und Russen kämpfen sollen, denn da Englands Landheer in Transvaal voraussichtlich unentbehrlich bleibt, werden jene Mächte die einzigen sein, die außer uns Deutschen ein Landheer ausrüsten können. Schon mehr als eine Woche hindurch herrscht rege Thätigkeit in Kiel und Wilhelmshaven, und wenn diese Zeilen in die Hände unsrer Leser gelangen, sind vielleicht schon mehrere Schiffe mit Truppen unterwegs. Von Wilhelmshaven sollen auf den Lloyddampfern „Wittekind" und „Frankfurt" das erste und zweite Seebataillon mit 2400 Mann eingeschifft werden, die sich den 1200 Mann des schon im Kampfe befindlichen dritten Seebataillons anschließen sollen. Auf vierzig Tage wird die Dauer der Fahrt berechnet, und fast gleichzeitig werden auch die Franzosen eintreffen, deren Stärke sich ebenfalls auf circa 3500 Mann belaufen wird. Die Streitmacht der Russen wird wesentlich größer sein, schon jetzt kämpfen

THE GERMANS TO THE FRONT: Entsendung deutscher Truppen nach China, um den Aufstand der Boxer niederzuschlagen, die sich gegen den US-amerikanischen, japanischen und europäischen Imperialismus erhoben Foto: picture-alliance/akg-images

Denn seine geostrategische Lage war für das Deutsche Reich eine Katastrophe, das seine Schiffe mühsam über die Nordsee in den Nord- und Südatlantik hieven musste – und immer an dem englischen Cerberus vorbei, der die Seewege kontrollierte und im Bedarfsfall abriegeln konnte.

Nennenswerte Stützpunkte zur Versorgung in See stehender Einheiten besaß Deutschland nicht; und dass Reichskanzler Otto von Bismarck mit dem Erwerb von Kolonien erst begann, als der Kuchen bereits aufgeteilt war, sprach ebenfalls nicht für die Zukunftsfähigkeit ausgreifender deutscher Seeinteressen.

Nur in Bezug auf die Schlachtflotte, dem Mantra Mahans schlechthin, hatten es die Deutschen um 1900 schon weit gebracht – und Großbritannien herausgefordert, das nicht von ungefähr nach der Jahrhundertwende mit dem *Dreadnought*-Bau in neue Dimensionen vorstieß. Allein (unter oben genannten Voraussetzungen!) mit der Schlachtkomponente konnte Seemacht aufgebaut und dauerhaft gesichert werden, denn weder Kreuzer noch Küstenschiffe waren zu wirksamen Blockaden und Schiffskonzentrationen in der Lage, von einer klassischen Seeschlacht ganz zu schweigen.

Dazu bedurfte es, wie namentlich die Royal Navy im 17. und 18. Jahrhundert unter Beweis gestellt hatte, einer schlagkräftigen, aus Großkampfschiffen bestehenden Schlachtflotte, an der der Kaiser fieberhaft arbeiten ließ, wobei der industrielle Fortschritt eine maßgebliche Größe war.

Der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff seit den 1860er-Jahren, der Ersatz von Holz durch Stahl und Eisen als Trägerstoffe, die Verwendung rauchschwacher Pulver und das rasante Steigern der Kaliberstärken waren rüstungstechnische Sprünge, die sich die deutsche Werftindustrie konsequent zunutze machte. Wie kaum ein anderes Waffensystem repräsentierte das moderne Kriegsschiff den technischen Entwicklungsstand und die industrielle Leistungsfähigkeit einer Nation. Die enorme Typenvielfalt – vom kleinen Kanonenboot bis zum schwer bestückten Linienschiff – war selbst wiederum das Ergebnis technisch-wirtschaftlicher Prosperität sowie taktisch-politischer Forderungen beziehungsweise Vorgaben.

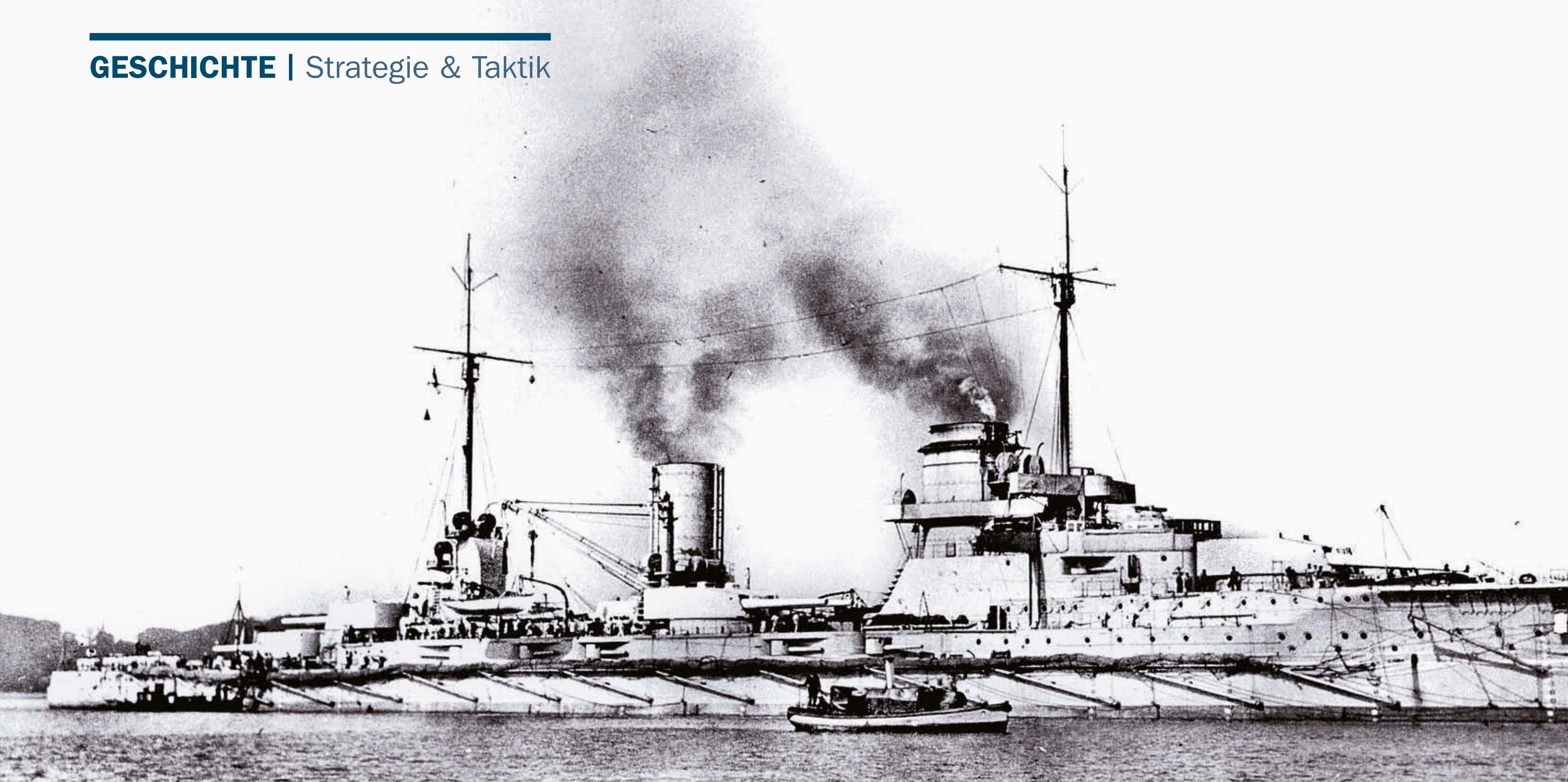
Technischer Fortschritt

Die duale Entwicklung von Bewegung und Feuer wurde zum Indikator modernster Kriegstechnik, wobei das dampfgetriebene, rundum feuernde und gepanzerte Schlachtschiff seine militärische (und politische) Wirksamkeit im homogenen Geschwaderverband typengleicher Einheiten noch vervielfältigte. Von 1885 bis 1895 reifte die Schiffsartillerie zum wirkungsvollsten Waffensystem zur See, an dem sich bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges prinzipiell nichts änderte.

Gefechtsentfernungen von 2.000 bis 20.000 Meter mit immer genaueren Feuerleitverfahren machten das Großkampfschiff zu waffenstarrenden Seefestungen, von denen sich Linienschiffe mit einer Bestückung von vier schweren Geschützen in

> **„Im Herzen Europas, da thront ein Kaiser mit Fürsten in einem tapferen Volk, das reich ist an Stämmen und reich an Reisern, daher gelagert wie Wolke an Wolk'. Das ist Kaiser Wilhelm mit seinen Germanen, die einig sich scharen um deutsche Flaggen und Fahnen! Kaiser Wilhelm, Kaiser Wilhelm, hurra!"**

Vertonter Vers zum 25. Regierungsjubiläum Wilhelms II.



ZAHLEN – DATEN – FAKTEN Stärkevergleich der acht größten Seemächte (Mai 1913)

Allgemein

Land	Budget*	Personaletat	Wasserverdrängung
Deutschland	467,36	66.183	1.273.617
Österreich-Ungarn	155,26	19.000	287.100
Italien	205,39	37.500	558.740
Großbritannien	944,71	124.640	2.857.340
Frankreich	369,03	64.500	1.003.440
Russland	473,88	50.000	732.860
USA	590,72	62.200	1.054.620
Japan	202,85	50.000	735.870

Schiffe

Land	Große Kampfschiffe**	Linienschiffe***	Panzerkreuzer	Geschützte Kreuzer	Große Torp.-Boote	U-Boote
Deutschland	26	41	16	47	154	23 (fertig)
Österreich-Ungarn	4	16	3	11	51	14
Italien	9	22	10	15	74	24
Großbritannien	42	78	44	106	283	95
Frankreich	18	37	22	16	87	75
Russland	11	19	10	16	140	55
USA	14	39	15	18	76	50
Japan	12	20	17	18	55	15

* in Reichsmark (Millionen) ** Moderne Linienschiffe und Große Kreuzer *** Ältere Linienschiffe

zwei Türmen vorn und achtern und einer starken Mittelartillerie als Ideal herausstellten, denn ihre Geschütze konnten auf gleiche (messtechnisch beherrschbare) Schussentfernungen eingesetzt werden, was ihren Wert im Gefecht erhöhte.

Wurden diese Präzisionswaffen dann im Verband eingesetzt, war es möglich, die Feuerkonzentration des gesamten Geschwaders auf ein einzelnes Schiff vorzunehmen, mit Folgen, die selbst für Laien leicht vorstellbar sind. Das einzige Manko war der Mangel an Stützpunkten, der den Aktionsradius deutscher Großkampfschiffe von vornherein extrem begrenzte.

Auf Deutschland übertragbar?

Davon unbeeindruckt übernahmen Tirpitz und sein Reichsmarineamt ungefiltert die selbstbewusst vorgetragene und wie gesehen technisch umsetzbare Schlachtschiffdoktrin Mahans, als sie unanzweifelbar feststellten, dass ein „Seekrieg immer nur durch den Kampf zwischen den gegnerischen Schlachtflotten entschieden“ würde. Der Kreuzerkrieg sei dagegen eine Utopie.

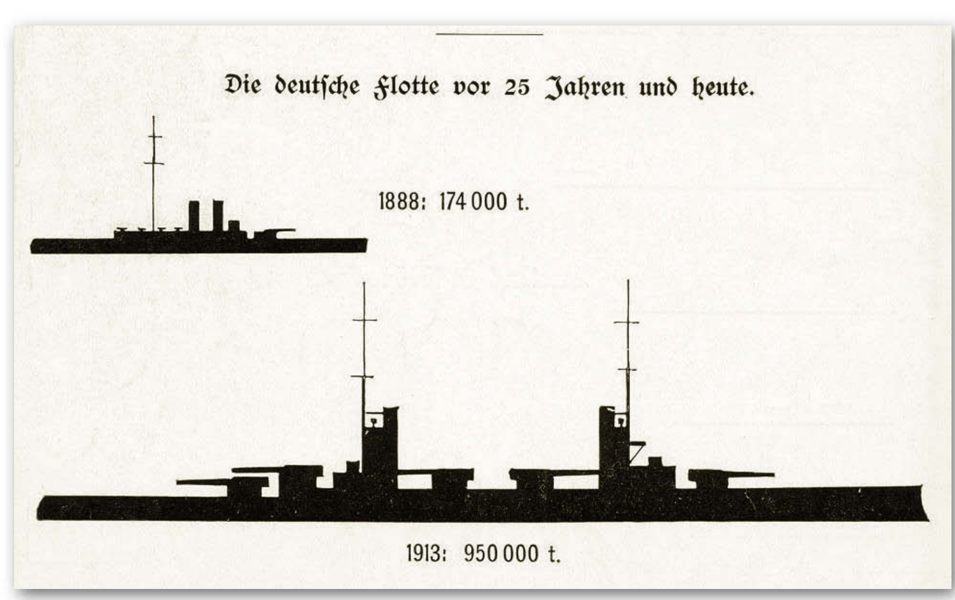
Allerdings erkannte man durchaus den Wert kleinerer Einheiten (und später der U-Boote, von denen Mahan überhaupt nichts hielt). Kreuzer und Torpedoboote waren durch ihre Beweglichkeit und Geschwindigkeit für den Blockadekampf und einen zermürbenden Kleinkrieg gegen den feindlichen Handel viel besser geeignet als Panzerkreuzer oder Linienschiffe, was Wilhelm II. zur Berücksichtigung der Kreuzerkomponente veranlasste.

Das aktuelle Geschehen am Yalu bestätigte den Kaiser. Dort hatten japanische Kreuzer die behäbigen chinesischen Panzerschiffe am 17. September 1894 aus großen Entfernungen effektiv beschießen und einige versenken können. Auf Kreuzer und Torpedoboote zu verzichten, kam für die deutsche Marine also nicht infrage.

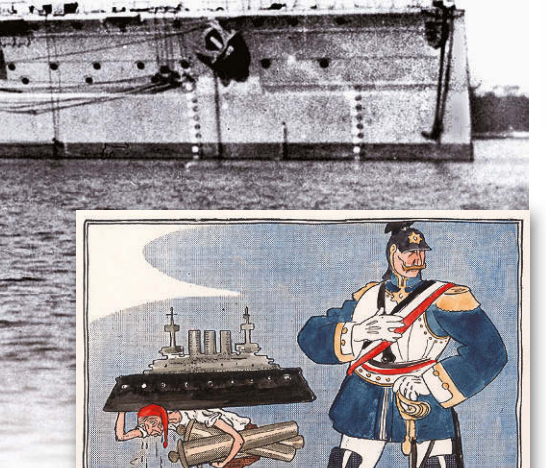
Tipitz’ Planung beruhte von Anfang an auf dem Konzept einer siegreichen Entscheidungsschlacht gegen die Grand Fleet, wenn die Briten von einer starken deutschen Flotte nicht ohnehin abgeschreckt und daher den Kampf um jeden Preis meiden würden. Verfügte Deutschland über eine Hochseeflotte, würde Großbritannien keine Schlacht riskieren, um seine kostbaren Schiffe nicht in Gefahr zu bringen.

Zudem hat die Forschung in dem durch Tirpitz mit dem ersten Flottengesetz 1898 angestoßenen Schiffsbau eine Art innenpoliti-

KAMPFBEREIT: Der Große Kreuzer (Schlachtkreuzer) ***SMS Seydlitz*** lief am 30. März 1912 vom Stapel und wurde noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs in Dienst gestellt (22. Mai 1913)
Foto: Interfoto/Science & Society



ZUWACHS: Neben 19 modernen Linienschiffen bauten deutsche Werften von 1908 bis 1917 sieben Große Kreuzer mit einer Hauptartillerie von 28 bis 30,5 Zentimeter
Foto: picture-alliance/akg-images



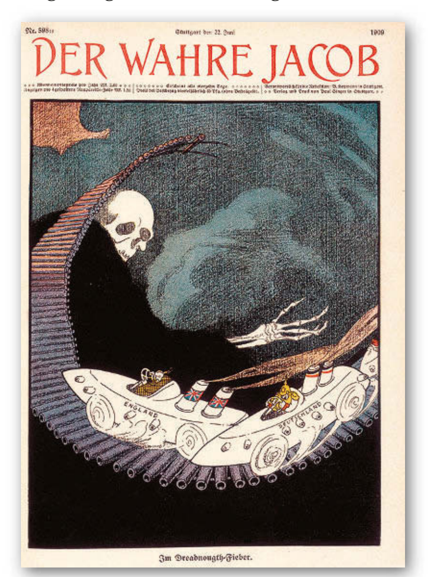
EIN WAFFENFREUDIGES VOLK? Der Michel ächzt unter der aufgebürdeten Rüstungslast
Foto: picture-alliance/akg-images

sche Krisenstrategie ausgemacht, die dazu diente, durch langfristige Auftragsvergabe Arbeiter zufriedenzustellen, der Rüstungsindustrie zu nachhaltigem Aufschwung zu verhelfen und dadurch die Stellung der alten Eliten im Reich dauerhaft zu sichern. Dazu kam die gewaltige psychologische Wirkung, die des „Kaisers schimmernde Wehr" im Selbstverständnis des Volkes entfachte.

Diesen ausschließlich positiven Gesichtspunkten konnte sich auch der Reichstag nicht mehr verschließen, der den Aufbau der Schlachtflotte fortan mehrheitlich durch Gesetze (1898, 1900) und Novellen (1906, 1908) unterstützte – sieht man einmal von der letzten von 1912 ab.

Die Zahl der Großkampfschiffe sollte bis zum Jahr 1920 von 19 auf 55 Einheiten steigen. Aber erst mit dem zweiten Flottengesetz vom 14. Juni 1900 – auf den Tag genau 52 Jahre nach Gründung der ersten deutschen Flotte – verschob sich das Kräfteverhältnis von eins zu zwei (erstes Flottengesetz) auf zwei zu drei gegenüber der Royal Navy.

Diese sah sich nunmehr bedrängt und reagierte ihrerseits mit einer breit angelegten Rüstung, um ihre qualitative und quantitative Überlegenheit zu sichern. Mit der *Dreadnought*-Klasse (*All Big Gun Ship*) entwickelten die Briten eine neue Schiffskategorie. Zudem gelang die Isolierung Deutschlands durch Annäherung an die Seekonkurrenten USA (1901) und Japan (1902) sowie die Entente Cordiale mit Frankreich (1904), der drei Jahre später auch Russland beitrat.



AUF KOLLISIONSKURS: Die deutsche Satirezeitschrift ***Der wahre Jacob*** sah durchaus die Gefahren des deutsch-britischen Flottenrüstens
Foto: picture-alliance/akg-images

Dass die aggressive deutsche Flottenrüstung die verheerende außenpolitische Konstellation des gegen das Deutsche Reich gerichteten Bündnisblocks mitverursacht hat, ist mittlerweile eine Konstante in der Forschung zur Vorgeschichte des Ersten Weltkriegs. Trotz aller Anstrengungen war Tirpitz nicht in der Lage, die erhebliche Lücke zwischen Hochseeflotte und Grand Fleet zu schließen, weil Finanzen und Wirtschaftsressourcen dem Reich allzu enge Grenzen setzten.

Schnelle Entscheidung

Die Führung war sich dabei völlig im Klaren, dass man bei einem langjährigen Schlagabtausch hochgerüsteter Industriepotenziale unterliegen würde, und richtete ihre Militärstrategie demgemäß (und ähnlich wie zu Beginn des Zweiten Weltkriegs) auf eine schnelle Entscheidung aus. Gewiss war es für den Großadmiral, der am 15. März 1916 resigniert seinen Abschied nahm, eine erschütternde Erkenntnis, dass keiner seiner drei strategischen Grundpfeiler – „Risikobindung", „Entscheidungsschlacht", „Bündnisfähigkeit" – gehalten hat. Sie sind eingestürzt, weil ihre Konstruktion auf fehlerhaften Berechnungen beruhte.

Denn die Briten beließen es bei einer mit dem damaligen Seerecht übrigens nicht in Einklang stehenden, weiter abgesetzten Sperre der Nordseeausgänge und verurteilten die deutsche Hochseeflotte damit zur weitgehenden Untätigkeit. ⚓



NUR EIN VERSUCH: Das Linienschiff ***SMS Kaiser*** rammt ***Re di Portogallo*** und muss sich schwer beschädigt in den Hafen von St. Giorgio retten. Gemälde von Eduard Nezbeda

Foto: Interfoto/Imagno

„Klar zum Stoß, deckt euch!“

Habsburgs Triumph

Vor 150 Jahren, am 20. Juli 1866, trafen nahe der Adriainsel Lissa die Flotten Österreichs und Italiens aufeinander, das mit Preußen verbündet war. In dieser Seeschlacht kamen erstmals auf beiden Seiten Panzerschiffe zum Einsatz Von Dr. Klaus Peter Schwarz

Seit 1848 durchlebten die Kriegsflotten der großen Seemächte revolutionäre Veränderungen. Schon im Krimkrieg 1853 bis 1856 waren die meisten Kriegsschiffe der verbündeten europäischen Marinen mit modernem Schraubenantrieb ausgerüstet. Der Seekrieg im Schwarzen Meer und in der Ostsee zeigte aber, dass nur voll gepanzerte Kampfschiffe im Duell mit Landbatterien bestehen konnten. So beschlossen Frankreich und Großbritannien, eine völlig neue Generation gepanzerter Linienschiffe zu bauen.

Zu Beginn des Amerikanischen Bürgerkriegs 1863 endete das spektakuläre Duell zwischen der konföderierten *Merrimac* und der *Monitor* vor Hampton Roads mit einem Patt, weil die Artillerie beider Seiten noch ohne genügende Durchschlagskraft war. Die britische Marine hatte jedoch schon begonnen, ihre Schiffe mit gezogenen Stahlgeschützen auszustatten, die nach dem Armstrong-Prinzip auch von hinten geladen werden konnten und Sprenggeschosse verfeuerten.

Auch einige Panzerschiffe der Italiener gingen 1866 mit dieser überlegenen Bewaffnung ins Gefecht. Die Panzerschiffe der österreichischen Adriaflotte waren dagegen noch auf ältere Glattrohrgeschütze angewiesen. Eine Bestellung moderner Krupp-Geschütze war nicht mehr zur Ausführung gekommen.

Moderne Flotte Italiens

In einem Artillerieduell gegen die modernen Panzerfregatten der italienischen Flotte, die mit einem Budget von 200 Millionen Franc seit 1860 auf ausländischen Werften entstanden war, würden somit die österreichischen Kanoniere nur geringe Chancen haben. Admiral Wilhelm von Tegetthoff versuchte das Manko durch eine verbesserte Artillerietaktik auszugleichen, die sich schon im Däni-



VORBILD: **Feldmarschall Radetzky als Galionsfigur der österreichischen Schraubenfregatte *SMS Radetzky*, die an der Seeschlacht bei Lissa teilnahm** Foto: Interfoto/Hermann Historica

schen Krieg bewährt hatte. Danach sollte das Feuer aller Geschütze aus möglichst naher Distanz auf einen Punkt des gegnerischen Schiffes konzentriert werden. Eine weitere Option war das Rammen des Gegners. Gerade auf diese altertümliche Art der Gefechtsführung bereitete Tegetthoff seine Besatzungen intensiv vor.

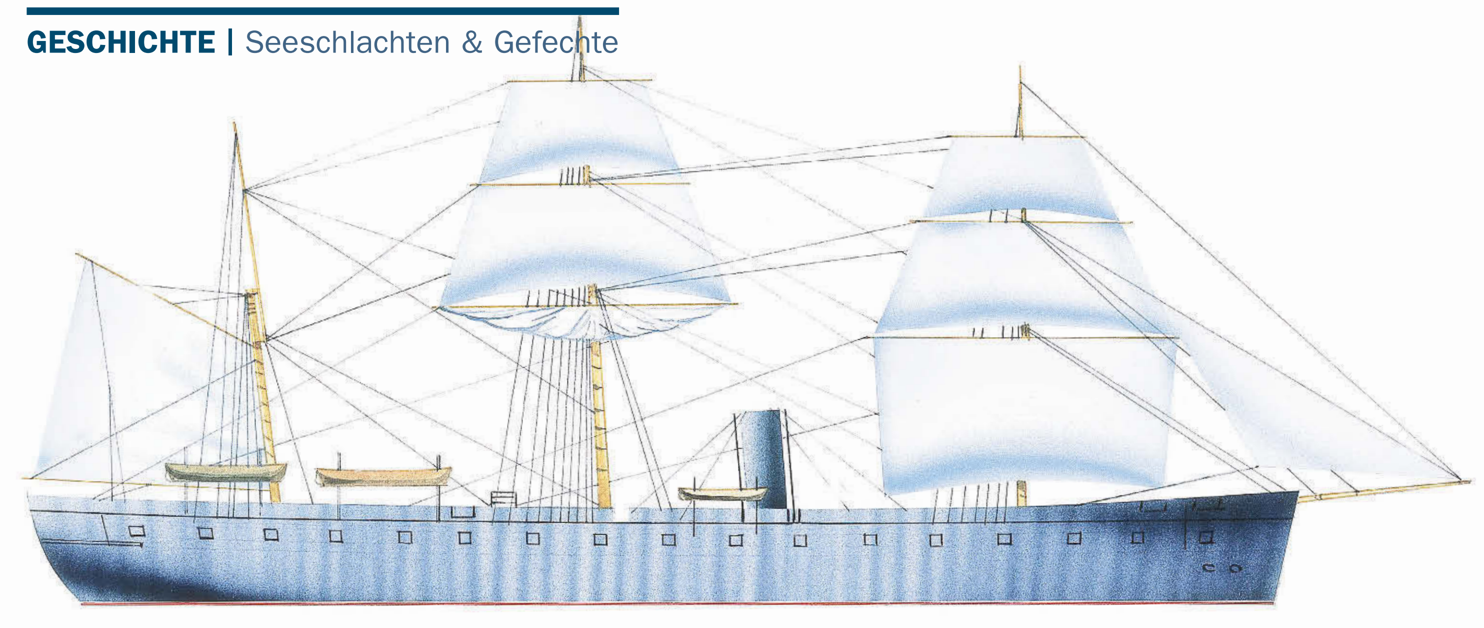
Auf der Gegenseite hatte Admiral Carlo Pellion Graf Persano nicht die Absicht, die kostspielige Flotte zu frühzeitig einzusetzen. Er hoffte auf den Zulauf seines neuen Flaggschiffes *L'Affondatore* („*Versenker*"), das nicht nur voll gepanzert war, sondern auch zwei drehbare Geschütztürme hatte. Seine 22,8-Zentimeter-Armstrong-Geschütze zählten zum Wirkungsvollsten, was die Schiffsartillerie damals zu bieten hatte.

Anfang Juli war die Geduld der Regierung in Florenz erschöpft. Marineminister Agostino Depretis erschien persönlich in Ancona und ordnete das Auslaufen der Flotte für den 8. Juli an. Doch die erhoffte Demonstration maritimer Stärke geriet zu einer fünftägigen Kreuzfahrt durch die Adria, bei der Persano bewusst seine Schiffe von der österreichischen Küste fernhielt. Florenz tobte und der Ministerrat drohte jetzt unverhohlen dem Admiral mit seiner Abberufung. In seiner Not stimmte Persano schließlich einer neuen Operation zu, die sich gegen die dalmatinische Insel Lissa richten sollte. Entweder konnte man wenigstens das 90 Quadratkilometer große Eiland mit seinen Befestigungen einnehmen oder es gelang sogar, die österreichische Flotte zum Auslaufen zu veranlassen und zur Schlacht zu stellen.

Persanos Plan

Am 16. Juli stach Persanos Streitmacht in einer Stärke von 19 Schiffen, darunter immerhin elf Panzerfregatten, erneut in See. Das ursprünglich venezianische Lissa war während der Napoleonischen Zeit von den Briten besetzt und zu einer Flottenstation ausgebaut worden. 1815 hatte Österreich die Insel übernommen und Verteidigungsanlagen erweitert. 1866 gab es, auf drei Häfen verteilt, zwölf Batterien mit insgesamt 88 Geschützen, die gegen gepanzerte Schiffe jedoch kaum Wirkung erzielen konnten.

Am 18. Juli traf die italienische Flotte vor Lissa ein. Persanos Plan sah vor, zunächst die österreichischen Geschütze auf der Insel



KÖNIGLICH: **Das 1863 auf einer New Yorker Werft vom Stapel gelaufene italienische Panzerschiff *Re d'Italia* besaß zwei gezogene 20,3-Zentimeter-Vorderladergeschütze als Hauptbewaffnung**

Foto: picture-alliance/United Archives/DEA Library

auszuschalten und anschließend seine Truppen auszuschiffen. Dazu hatte er seine Armada in drei Gruppen eingeteilt. Während er mit den Panzerschiffen in den Haupthafen St. Giorgio eindringen wollte, um die dortigen Batterien niederzukämpfen, sollten andere Abteilungen an zwei Stellen einen Landungsversuch wagen. Der überraschend starke Widerstand der österreichischen Besatzung vereitelte vorerst Persanos Plan.

Nach sechsstündigem Bombardement stellten die Angreifer ihre Bemühungen zunächst ein und warteten auf Verstärkungen. Aber auch am 19. blieb den Italienern ein zählbarer Erfolg versagt. Vier ihrer Panzerschiffe gelangten zwar an diesem Tag in den Hafen und nahmen die österreichischen Batterien unter konzentriertes Feuer. Drei Schiffe zogen sich jedoch bald wieder ohne erkennbaren Grund zurück, sodass der vierte „Panzer", nunmehr allein ins Kreuzfeuer genommen, zwangsläufig folgen musste.

Da auch die erneuten Landungsversuche nur halbherzig ausgeführt wurden, neigte Persano am Abend dazu, das gesamte Unternehmen abzubrechen. Mehrere seiner Schiffe waren beschädigt und auch die Munitions- sowie die Kohlevorräte mussten ergänzt werden. Weitere Verstärkungen am nächsten Morgen bewogen den Admiral zu einem letzten Anlauf, die Insel einzunehmen.

Dem österreichischen Flottenkommando in Pola war inzwischen durch eine Indiskretion der italienischen Presse bekannt, dass Persano mit seiner gesamten Flotte vor Lissa stand, und Tegetthoff entschloss sich, den Gegner dort zu stellen. Gedeckt durch einen Befehl des Oberkommandos der Südarmee, der ihm Handeln nach eigenem Ermessen gestattete, segelte er in der Nacht zum 20. Juli 1866 mit seiner Streitmacht von 27 Schiffen nach Süden.

> **„Die Italiener irren, wenn sie glauben, dass wir uns vor ihnen verkriechen werden. Kommen sie in unsere Gewässer, so werden wir sie bekämpfen, und sollte unser letztes Trabakel an ihren Panzern zerschellen, wir werden wenigstens verstehen, ehrenvoll unterzugehen"**
>
> Admiral Tegetthoff an seinen Bruder, Juni 1866

Auch die Panzerschiffe dieser maritimen Zwischenepoche waren bis in die 1880er-Jahre noch mit Segeln ausgestattet, da der mitgeführte Kohlenvorrat nur für das Manövrieren im Gefecht oder im Hafen ausreichte. Längere Strecken konnten nur unter Segeln zurückgelegt werden.

Aufstellung in Kiellinie

Gegliedert in drei keilförmige Gruppen, beabsichtigte Tegetthoff, in die italienische Kiellinie einzubrechen und den Gegner auf kürzeste Distanz im Einzelkampf niederzuringen. Auf der Gegenseite war Persano das Anlaufen der Österreicher am Morgen gemeldet worden.

Gegen 10 Uhr hatte er seine Aufstellung in klassischer Kiellinie eingenommen, was ihm erlaubte, seine artilleristische Überlegenheit voll zur Geltung zu bringen. Zwei seiner „Panzer" waren jedoch außer Schussweite geblieben, was ähnliche Gründe haben mochte wie Persanos plötzlicher Entschluss, im letzten Augenblick von seinem Flaggschiff *Re d'Italia* auf die scheinbar kampfkräftigere *L'Affondatore* umzusteigen. Der

JUNG UND ENERGISCH Der k.-u.-k.-Admiral



TATENDURSTIG: **Wilhelm von Tegetthoff reformierte die österreichische Kriegsmarine. Eine verschleppte Lungenentzündung setzte ihm ein viel zu frühes Ende. Porträtaufnahme von 1866**

Foto: picture-alliance/Imagno

Mit nur 39 Jahren war Wilhelm von Tegetthoff (1827–1871), der älteste Sohn eines Majors, im April 1866 zum Kommandanten der österreichischen Adriaflotte in Pola ernannt worden. Der Absolvent der Marineakademie in Venedig hatte sich 1849 seine ersten Meriten im Kampf gegen die Italiener erworben und war in den 1850er-Jahren als Adjutant des österreichischen Flottenchefs, Erzherzog Ferdinand Max, mit einer Reihe besonderer Missionen beauftragt worden. So hatte er etwa im Vorfeld der Eröffnung des Suezkanals nach einem geeigneten Platz für eine österreichische Marinebasis im Roten Meer gesucht. Wie erwartet, überzeugte er auch 1864 als Befehlshaber der kleinen österreichischen Flottenabteilung im Dänischen Krieg.

ENTSCHEIDUNG: Die *Re d'Italia* sinkt nach Rammstoß, der bei Lissa den Ausschlag gab. Gemälde von Carl Frederik Soerensen um 1870. Der spektakuläre Erfolg der Rammtaktik war einmalig und hat sich in keinem Seegefecht mehr wiederholt

Foto: Interfoto/Imagno

notwendige Halt verursachte aber eine Lücke in seiner Kiellinie und gab Tegetthoff die Chance, genau hier mit seiner gepanzerten Gruppe hineinzustoßen.

Um 10:45 Uhr fiel der erste Schuss. Die Italiener hatten zwar gleich zu Beginn ihren wesentlichen Vorteil eingebüßt, aber entschieden war damit noch nichts. Auch auf kürzeste Distanz prallten die Geschosse der österreichischen Glattrohrgeschütze an den gegnerischen Panzerungen ab, während das Feuer der Italiener eine wachsende Zahl von Schäden verursachte.

Ergab sich also nicht bald Gelegenheit, das ein oder andere Schiff zu rammen, würde Tegetthoff sich über kurz oder lang mit seinen „Panzern" zurückziehen müssen. Nach zwei Rammversuchen hatte sich bereits die *Kaiser*, ein hölzernes Linienschiff der österreichischen Flotte, schwer beschädigt und brennend in den Hafen von St. Giorgio retten müssen.

Immerhin waren durch ihren beherzten Einsatz die *L'Affondattore* und die *Re di Portogallo* längere Zeit gebunden. Bis dahin hatte die *Ferdinand Max*, Tegetthoffs Flaggschiff, versucht, einen Rammerfolg zu erzielen. Wie ein Geschenk erschien es da dem Kommandanten Maximilian Freiherr von Sterneck,



VOLKSHELD: Ehrenurkunde der Stadt Wien für den Sieger, eine großformatige, mehrseitige, außerordentlich fein illuminierte und mehrfarbig kalligrafierte Pergamenturkunde mit einer detaillierten Lebensbeschreibung Tegetthoffs

Foto: Interfoto/Hermann Historica

als plötzlich aus dem allgemeinen Chaos die Umrisse eines Panzerschiffes auftauchten, das die *Ferdinand Max* noch nicht bemerkt zu haben schien. Es war die *Re d'Italia*, das ursprüngliche Flaggschiff der italienischen Flotte.

Sterneck ließ sofort auf volle Fahrt beschleunigen und traf den Gegner, dessen Steuerung offenbar versagte, mit einer Geschwindigkeit von zehn bis elf Knoten genau mittschiffs. Sofort ließ er die *Ferdinand Max* wieder rückwärts laufen, und kaum hatte sich das Schiff von seinem Opfer gelöst, konnten die Österreicher sehen, wie das Wasser durch eine mehrere Meter breite Bresche in das Innere der *Re d'Italia* strömte. Innerhalb von nur drei Minuten war das Panzerschiff mit 391 Mann gesunken. Nur mit einer abrupten Kursänderung gelang es der *Ferdinand Max*, einem gegnerischen Rammstoß auszuweichen, als die Italiener eine weitere Katastrophe traf: Auf dem Panzerschiff *Palestro*, das während der Schlacht in Brand geraten war, entzündeten sich auf dem Zwischendeck einige Granaten.

Die Explosion erreichte die Pulverkammer und ließ das gesamte Schiff vor den Augen der beiden versammelten Flotten explodieren. 229 Seeleute fanden dabei den Tod. Persano, der zunächst noch entschlossen gewesen war, den Kampf fortzusetzen, ließ nun zur Überraschung der Österreicher das Signal zur Rückkehr nach Ancona geben.

Weitreichende Folgen

Von seinen anfangs zwölf Panzerschiffen waren zwei gesunken, eines bereits kampfunfähig auf dem Rückmarsch nach Ancona, während zwei weitere „Panzer" mit Maschinenschäden kämpften. Die numerische Überlegenheit der Italiener war damit dahin und Persano hatte keine Veranlassung, nach dem bisherigen Kampfverlauf noch auf einen Erfolg seiner Flotte hoffen zu dürfen, zumal auch die *L'Affondatore* seinen Erwartungen nicht entsprochen hatte.

Die bei Lissa erfolgreich angewandte Rammtaktik führte bei den Seemächten in der Folge zu erheblicher Verunsicherung. Viele Kampfschiffe wurden daraufhin mit einem Rammbug versehen, der bis zum Ersten Weltkrieg Bestand hatte. ⚓

LITERATURTIPP

Bremm, Klaus-Jürgen: *1866. Bismarcks Krieg gegen die Habsburger.* Darmstadt 2016 (mit einem Exkurs: *Lissa 1866 – Antike Seekriegsführung an der Schwelle zur Moderne: Panzerschiffe im Rammeinsatz*)

27. TAGUNG DER REGIONALGRUPPE NORDRHEIN-WESTFALEN

Gelungene Veranstaltung



Dipl.-Ing. Günther Georgs bei seinem Vortrag über den Wiederaufbau der letzten Focke-Wulf Fw 200 „Condor“
Foto: Ulrich Hahn

70 DGSM-Mitglieder, Angehörige und Gäste trafen sich am 12. März 2016 zur Frühjahrstagung der Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt (MDB) in Duisburg. Rund ein Dutzend Teilnehmer waren erstmalig bei einer DGSM-Veranstaltung zugegen. Daran zeigte sich der Erfolg der Werbung auf der Messe „boot“ in Düsseldorf zu Jahresbeginn.

Als erster Referent berichtete Fregattenkapitän a. D. Heinz Bach über die Kriegserklärung Deutschlands an Portugal, die sich einen Tag vor der Regionaltagung genau zum 100. Mal gejährt hatte. Dabei schlug der in Portugal geborene Referent einen Bogen von den deutsch-portugiesischen Beziehungen im Mittelalter bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs.

Die Kriegserklärung erfolgte als Reaktion auf die Beschlagnahme von Schiffen der Kaiserlichen Marine.

Den Einstieg in das eigentliche Tagungsthema gestaltete Kapitän zur See a. D. Dr. Bernd-Rüdiger Ahlbrecht, der Vorsitzende der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte. Er referierte über die deutschen Marineluftschiffe im Ersten Weltkrieg. Dabei ließ er die Vorgeschichte, den Bau, die Basierung und den Einsatz der deutschen Marineluftschiffe mit fachkundigen Erläuterungen und lebendigen Bildern Revue passieren.

In einem ergänzenden Kurzvortrag erläuterte der Sprecher des Wissenschaftlichen Beirats der DGSM, Dr. Heinrich Walle, den Tagungsteilnehmern das Zeppelin'sche Luftschiff als Schrittmacher moderner Technologien. Als nächster Referent beschrieb Dipl.-Ing. Gerhard Ehlers, der erste Vorsitzende des Freundeskreises Gunther Plüschow e.V., den Lebensweg des „Fliegers von Tsingtau“ bis nach Feuerland. Auf den Spuren des deutschen Marinefliegers und einzigem deutschen Kriegsgefangenen, dem die Flucht von der britischen Insel gelang, reist der Forscher und Buchautor in diesem Jahr zum neunten Mal nach Patagonien und Feuerland.

In einem weiteren Kurzvortrag berichtete der Justiziar Ulrich Hahn, Gründungsmitglied des Vereins der Freunde Historischer Luftfahrzeuge, über den Wiederaufbau einer Junkers F 13. Die seit 1919 gebaute F 13 war das erste Ganzmetall-Passagierflugzeug der Welt. Als Schwimmerflugzeug wurde es von der Reichsmarine zum Küstenschutz und von der US Navy eingesetzt.

Als letzten Referenten der Frühjahrstagung konnte der Regionalleiter Dipl.-Ing. Günther Georgs von der Lufthansa Technik aus Hamburg begrüßen. Herr Georgs leitet in der Werft der Lufthansa Technik eine Gruppe, die an der Restaurierung der letzten Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ beteiligt ist. Dieses Flugzeug soll nach Fertigstellung im Deutschen Technikmuseum in Berlin ausgestellt werden.

Herr Georgs berichtete über die Rettung dieser viermotorigen Passagiermaschine, die während des Zweiten Weltkriegs in ihrer Rolle als Aufklärer und Marinebomber von den Alliierten als „Geisel des Atlantiks“ bezeichnet wurde. Herr Georgs erzählte sehr detailliert und engagiert vom Einsatz, vom Verlust, der Bergung und der Restaurierung dieser auch heute noch faszinierenden Maschine.

Ronald Hopp, Regionalleiter NRW



AN DIE MITGLIEDER DER DGSM

Neuer Geschäftsführer gesucht

Jürgen Miesler wird nach zehnjähriger Tätigkeit im Amt aus persönlichen Gründen nach der Jahrestagung der DGSM im September 2016 in Lauenburg von seinem Amt zurücktreten. Mitglieder, die sich um eine Kandidatur für das Amt des Geschäftsführers bewerben möchten, richten die Bewerbung per E-Mail, Fax oder Brief an den Geschäftsführer oder an den Stellvertretenden Vorsitzenden.

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhemshaven
Tel. 04421 809361
Fax: 04421 809362
Jue.miesler@gmx.net

Stellvertretender Vorsitzender:
Hendrik Born
Busestraße 76
28213 Bremen
Tel. 0421 654405
Fax: 0421 654490
transconsult44@web.de

Was sollte der Bewerber mitbringen?
- Affinität für moderne Medien (E-Mail, soziale Medien und Internet)
- Organisationstalent
- Verhandlungsgeschick
- Teamgeist

Es ist unabdingbar, dass der/die Bewerber/in DGSM-Mitglied ist. Die Bewerbungsfrist endet am 8. September 2016, da die Bewerbungen der möglichen Kandidaten für die Jahrestagung sowie die Wahl durch die Mitgliederversammlung entsprechend aufbereitet werden müssen.

Der Vorstand der DGSM

EINLADUNG

Jahrestagung der DGSM



Die Sitzung des Vorstandes findet am Freitag, dem 16. September, ab 12:30 Uhr auf dem Raddampfer *Kaiser Wilhelm* statt

Foto: Andreas Westphalen

Unter dem Leitthema „Von der Ems bis an die Oder, von der Eider bis an die Donau. Die Binnenschifffahrt in Deutschland“ findet die diesjährige Tagung und Mitgliederversammlung vom 16. bis 18. September 2016 in Lauenburg statt. Tagungsort ist die Heinrich-Oswald-Halle (Stadttheater Lauenburg), Elbstraße 145a, 21481 Lauenburg. Hotelreservierungen nehmen Sie bitte selbst vor.

Den geplanten Programmablauf erfragen Sie bitte bei Ihrer DGSM-Regionalleitung.

Anmeldungen werden bis spätestens 1. August 2016 bei unserem Schatzmeister Uwe Meyer erbeten.

MODELLBAUMESSE DORTMUND

Nicht nur zum Spielen

Vom 20. bis 24. April brachte die weltgrößte Messe für Modellbau und Modellsport Technikfans, Modellbaufreunde und Familien zum Staunen.

Autos, Trucks, Züge und Boote, Wettfahrten, Schauflüge, Eisenbahnbetrieb und Schiffsmanöver: Wer sich über aktuelle Trends informieren oder sich von der Welt im Kleinen faszinieren lassen wollte, war auf der Intermodellbau 2016 richtig. In sieben Hallen präsentierten sich rund 550 Aussteller aus etwa 20 Ländern in Dortmund. Das Rahmenprogramm bot eine Fülle an Informationen für Experten sowie Erlebnisse pur für alle Altersgruppen.

Der Hingucker bei den Schiffsmodellbauern war das große Wasserbecken in Halle 5. Hier konnten Besucher Segel- und Motorboote in Aktion bestaunen. Und wer genau hinsah, entdeckte die Unterseeboote auf Tauchfahrt. Kindern diente das Becken darüber hinaus als Übungsareal: Sie lernten den richtigen Umgang mit Modellschiffen und erhielten dafür ihr erstes „Kapitänspatent“. Außerdem zeigten ihnen Mitglieder des Vereins nauticus e.V., wie sie aus Alltagsgegenständen ihr erstes eigenes Modellboot basteln konnten.

Mit dabei waren auch Mitglieder der DGSM und des Arbeitskreises Historischer Schiffbau, die während der Messe mit über 200 Besuchern Fachgespräche führen konnten.



Das Messeteam (v.l.n.r.): Ulrich Grünewald (DGSM), Dr. Heinrich Walle (DGSM und Vorsitzender Arbeitskreis), Rudolf Ferlemann und Hans Lauten (Arbeitskreis Historischer Schiffbau)

Foto: Siegfried Borgschulze

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net



IN VOLLER PRACHT: Die *Peking* am Liegeplatz des South Street Seaport Museums in Manhattan

Foto: picture-alliance/dpa

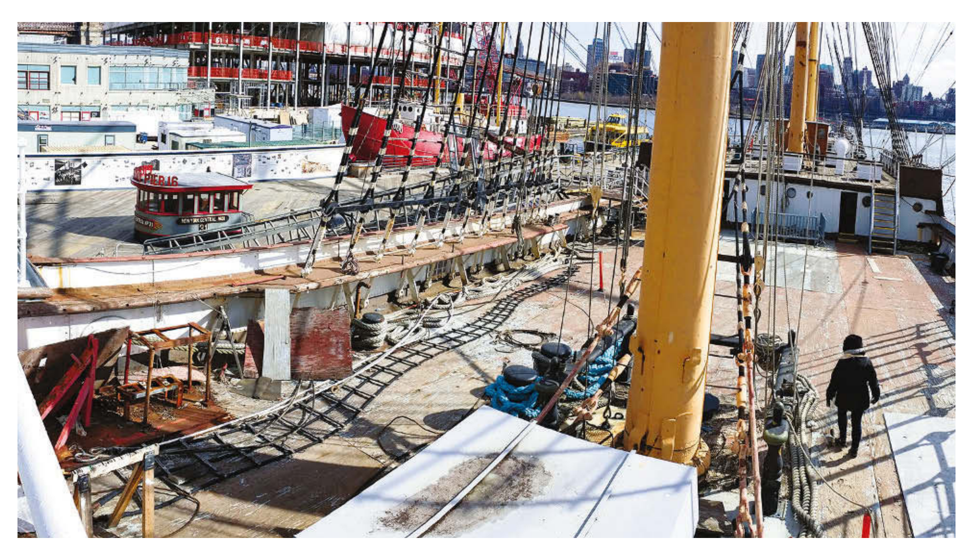
Ein letzter Besuch im Hafen von New York

Kurs Hamburg!

Manhattans Ostufer mit Blick auf die berühmte Brooklyn Bridge ist eigentlich ein Traumliegeplatz für ein Museumsschiff wie die *Peking*. Nach 42 Jahren kehrt die Viermastbark nun für immer zurück an die Elbe Von Rolf Stünkel

Warum überlässt New York der Hansestadt ein so traditionsreiches Schiff? Wir begeben uns an diesem klirrend kalten, aber sonnigen Frühjahrsmorgen nach Manhattan, um mehr über diesen Deal zu erfahren. Vom Financial District sind es nur ein paar Schritte zum South Street Seaport Museum; hier erwartet uns eine junge Frau in dickem Parka. „My last name is Gerke", meint sie lachend. „I'm German."

Die Museumsführerin ist auf ihre deutschen Ahnen sichtlich stolz. Wir überqueren den FDR Drive und betreten die Pier 16. Da liegt sie vor uns: ein langer, eleganter schwarzer Rumpf, ockerfarbene Masten und Rahen. Der gelbe Schriftzug „Peking" leuchtet in der Morgensonne. Ein Anblick, der jedem Segler-Fan das Herz höher schlagen lässt. Bei minus zwölf Grad und steifer Brise sind wir die einzigen Besucher. Miss Gerke zieht die Mütze tief über die Ohren, öffnet die Absperrung der Stelling und klettert mit uns hinauf.



NICHT MEHR GANZ FRISCH: Impressionen vom Oberdeck, das wie das gesamte Schiff nach Ankunft in Hamburg einer aufwendigen Grundüberholung unterzogen wird Foto: Sammlung Stünkel

Der Lack ist ab

Auf dem Oberdeck erkennt der Besucher sofort: Dieses Schiff ist länger nicht gefahren, der Zahn der Zeit hat an der *Peking* genagt. Vom Teakdeck ist nichts geblieben, überall sind Spanplatten ausgelegt. Werkzeug und artfremde Gegenstände liegen herum, vor dem Aufgang zum Achterdeck steht eine alte Nähmaschine. Das Tauwerk endet in Blöcken und Belegnägeln, die x-mal übergepönt wurden oder völlig vergammelt sind. Rost und Fäulnis begegnen uns an jeder Ecke.

Die Takelage macht einen besseren Eindruck. Masten und Rahen sind recht gut in Farbe und das stehende Gut wirkt solide. Die *Peking* ist kein kleines Schiff und hat mit 4.100 Quadratmetern etwa doppelt so viel Segelfläche wie die *Gorch Fock*. 34 Segel: 18 Rah-, neun Stag-, vier Vorsegel, drei Besane – damit schaffte sie einmal bis zu 17 Knoten. Die Wanten und Salinge machen einen vertrauenswürdigen Eindruck. Man könnte sich trotz der klirrenden Kälte hinaufwagen.

„Feel free to walk around", ermuntert die Führerin und sucht unter dem Zugang zum Vorschiff Schutz vom eisigen Wind. Wir überqueren das Deck, begeben uns ins Innere und passieren die Kammern des Kapitäns und des Ersten Offiziers. Verblichene Holzpaneele an den Wänden verraten, dass hier einst etwas mehr Komfort geherrscht haben muss. In der Kammer des First Mate befinden sich alte Möbel, die aber nicht von der *Peking* stammen. Die Offizierskammern gehören zu den wenigen Räumen, die etwas vom früheren Glanz des Schiffes erahnen lassen.

Der Rest des früheren Wohn- und Arbeitsdecks wurde von allen Trennwänden befreit. Stellwände zeigen Schautafeln und Fotos, in den Seitenräumen kann man einige seemännische Hilfsmittel und Werkzeuge betrachten. Im gesamten Inneren des Schiffes findet sich kein Teakdeck mehr und insgesamt ähnelt die *Peking* einer leeren Hülle. Kombüse, Betriebsräume, Pantry – manches ist noch zu erahnen, das meiste aber ausgeräumt und zweckentfremdet.

Das Schiff ist in einem bedauernswerten Zustand; lediglich die Fotos bieten einen kleinen Eindruck vom früheren Glanz. Bilder der Besatzungen und ihrer Kapitäne, Fahrtszenen in schwerer See und technische Daten. Die *Peking* hat keine Maschine und die gut 30 Mann der Besatzung waren gut ausgelastet.

Bewegte Geschichte

Im Rückblick ist das Leben der *Peking* ein Jahrhundert-Logbuch, in das zwei Weltkriege, mehrere Eigner- und Rollenwechsel und das Ende der Frachtsegelschifffahrt eingeschrieben sind. Die Viermastbark aus genietetem Stahl lief am 25. Februar 1911, einem Samstag, bei der Hamburger Werft Blohm & Voss vom Stapel. Die Reederei F. Laeisz hatte den schmucken Windjammer für den Salpe-

BESUCHERMAGNET: Die Viermastbark von Osten gesehen

Alle Fotos: Sammlung Stünkel

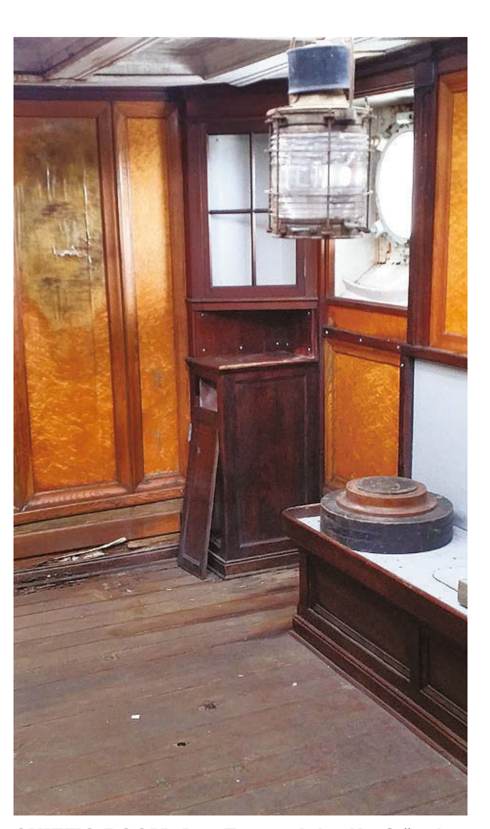
ter-Frachtdienst nach Chile geordert. Die schnelle und robuste *Peking* befuhr unter ihrem ersten Kapitän J. H. Hinrich Nissen mehrfach die Route Hamburg–Valparaíso und brauchte für die Kap-Hoorn-Route nur knapp über 70 Tage.

Im August 1914 wurde das Schiff in Chile interniert und verblieb dort bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. Nach kurzer Fahrenszeit sollte es als Reparationsleistung nach Italien gehen. Es gelang Reeder Laeisz jedoch, das Schiff 1923 günstig zurückzukaufen. Die *Peking* setzte den Chile-Verkehr fort und beendete ihren Dienst bei Laeisz im Jahr 1932.

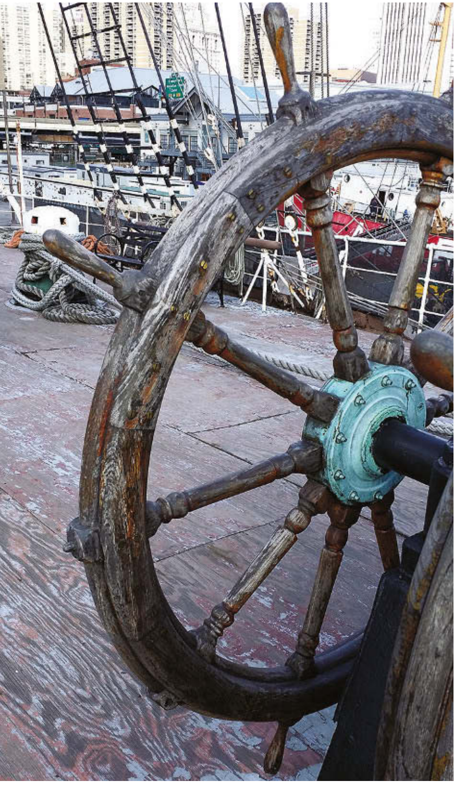
Von *Peking* zur *Arethusa*

Der nächste Eigner, Shaftesbury Homes and Arethuse Training Ship, London, baute die *Peking* in ein stationäres Schulschiff um und nannte sie *Arethusa*. Der stolze Segler, nun in schwarz-weißem Streifenlook und fast ohne Rahen, wartete viele Jahre in Upnor/Kent auf dem Medway verankert auf bessere Zeiten. Im Zweiten Weltkrieg requirierte die Royal Navy das Schiff als Unterkunft und benannte es – weshalb, ist nicht überliefert – 1940 wieder in *Peking* um. Nach dem Krieg folgte eine Zeit als Auflieger in Devon; dann ging die Bark (abermals als *Arethusa*) an ihren vorherigen Besitzer Shaftesbury Homes and Arethuse Training Ship zurück.

In den 1970er-Jahren erging es der früheren *Peking* ähnlich wie dem ausrangierten Dampfer *Queen Mary*: Sie wurde als Museumsschiff verhökert. Am 31. Oktober 1974 wurde der ziemlich in die Jahre gekommene Segler – inzwischen nur noch ein Rumpf – an die J. Aron Charitable Foundation versteigert und gelangte im Juli 1975 am Haken des holländischen Seeschleppers *Utrecht* von Blackwall, London, über den Atlantik nach New York. Die *Peking* erhielt ihren alten Namen zurück, am Heck prangte wieder Hamburg. Nachdem man sie originalgetreu wiederaufgeriggt hatte, erfreute die alte Lady 40 Jahre lang die Besucher des South Street Seaport Museums in New York.



CHIEF'S ROOM: Der Zustand der Kapitänskajüte lässt erahnen, was dem Schiff bevorsteht



AUF KURS? Das Steuerrad der *Peking* wäre für Sammler ein sehr begehrtes Objekt



ALTE ZEITEN: Das originale Werftschild prangt immer noch an dem Platz, den es kurz vor dem Stapellauf des Schiffes eingenommen hat

In jüngerer Zeit hatte das Museum, nicht zuletzt durch mehrere Wetterkatastrophen, wirtschaftliche Schwierigkeiten. Weitere Schiffe lagen an der Pier und mussten unterhalten werden; der englische Schoner *Wavertree*, erbaut 1885, befindet sich gerade in einer 10,6 Millionen Dollar teuren Restaurierung. Die *Peking* ist zwar ein Hingucker und bei den New Yorkern durchaus beliebt, hat aber in ihrer aktiven Zeit den Hafen niemals angelaufen. So beschloss die Leitung, sich langfristig von der deutschen Viermastbark zu trennen. Längst waren auch Kontakte nach Hamburg vorhanden; die Hansestadt war der Wunschpartner der Amerikaner. Diesseits des Atlantiks fürchtete man jedoch den hohen Aufwand, den maroden Segler „huckepack" über den Teich zu schaffen und zu restaurieren.

Schon sahen sich die New Yorker schweren Herzens gezwungen, das schöne Schiff dem Schneidbrenner zu übergeben, als buchstäblich in letzter Minute Rettung nahte. Am 12. November 2015 beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, die *Peking* für das im Aufbau befindliche Hafenmuseum Hamburg nach Deutschland zu holen. Für die Überführung mit einem Dockschiff (vermutlich von Staten Island, New York, aus) und die Renovierung werden etwa 26 Millionen Euro fällig, Teil einer Bundeszuwendung von 120 Millionen Euro an die Stiftung Historische Museen Hamburg. Die Betriebskosten der *Peking*, die ab etwa 2018 als Museumsschiff wieder zu besichtigen sein wird, trägt die Hansestadt.

ERHALTENE FLYING-P-LINER

Pommern (ex *Mneme*), Viermastbark, Museumsschiff in Mariehamn (Finnland)

Peking, Viermastbark (*Arethusa*, *HMS Peking*, seit 1975 wieder *Peking)*, Museumsschiff in New York

Passat, Viermastbark, Museumsschiff in Travemünde

Padua, Viermastbark, heute als russisches Segelschulschiff *Kruzenshtern* im Einsatz

Alles ist vorbereitet

Auf dem Oberdeck sind einige Zeugen aus alten Tagen versammelt: die Schiffsglocke, das Ankerspill mit der Aufschrift „G. Achgelis Söhne – Geestemünde", eine alte Winsch von McGregor's und das Werftschild am Kartenhaus: S. N° 205 Blohm & Voss, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg 1911. Vom Achterdeck aus hat man einen grandiosen Blick auf die Brooklyn Bridge. Ihr Konstrukteur Johann August Röbling (1806–1869) war Thüringer und kein Nordlicht; sicher hätte er aber seine Freude an der *Peking* gehabt. Die deutsche Bark wird nun bald nach Staten Island verlegt, um dort fachgerecht abgeriggt und „versandfertig" für den Transport gemacht zu werden; seetüchtig ist sie ja nicht mehr.

In zwei, drei Jahren wird sie dann frisch saniert unweit der *Rickmer Rickmers* und der *Cap San Diego* den Menschen Freude bereiten – echter „Hamborger Veermaster", gerade einmal zwei Kilometer von ihrer Bauwerft entfernt. Anfang Mai erreichte die Redaktion die Information, dass der Transport gesichert sei und voraussichtlich im Herbst dieses Jahres stattfinden wird. ⚓



DETAILANSICHT: Brückenaufbau und Gefechtsmast des Schlachtschiffes *Gneisenau*. Erkennbar sind zwei Entfernungsmessgeräte (Pfeile) in der Feuerleitung der Schweren und der Mittelartillerie Foto: picture-alliance/WZ-Bild

Vom Kurvenvisier zum Schusswertrechner

„Schwere – eine Salve!“

Ohne Feuerleitung war die Schiffsartillerie blind. Aufwendige Einrichtungen sorgten dafür, dass der Schuss im Ziel lag – ein Blick in die Entwicklungsgeschichte Von Peter H. Block

OLD FASHIONED: Admiral Nelson – hier in der Seeschlacht bei Trafalgar am 21. Oktober 1805 – lehnte Visiereinrichtungen mit dem Argument ab, sie könnten die Feuergeschwindigkeit beeinträchtigen Foto: Interfoto/Science & Society

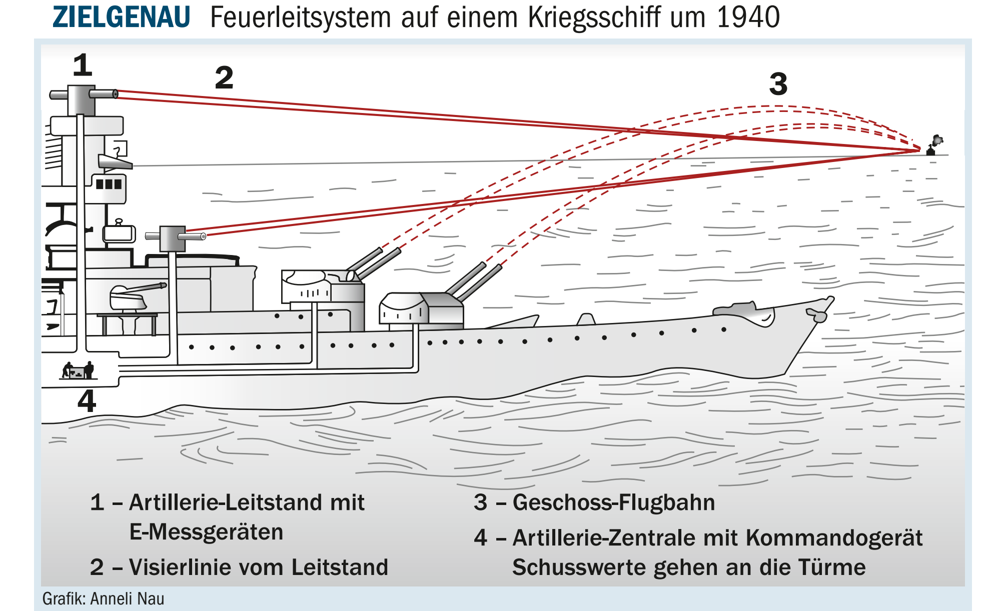


MIT GEZOGENEM DEGEN: Geschützexerzieren auf *SMS Schwarzenberg* nach 1864, die Höhenrichtung des auf einer Holzlafette lagernden Geschützes geschah noch durch Keile Foto: Sammlung GSW

Zwischen dem Befehl „Schwere – eine Salve“ an die schwere Artillerie eines Großkampfschiffes und den ersten bordeigenen „Feuerrohren“ lagen viele Jahrhunderte (siehe *Schiff Classic* 3/2016). Allein 360 Jahre vergingen bis zur Einführung der ersten Visiereinrichtungen. Während dieser Zeit postierte man hinter die Bordwände eines Schiffes möglichst viele Geschütze, die zum Gefecht ausgerannt wurden und sämtlich nach querab schossen.

Der gezielte Schuss wurde vernachlässigt; was zählte, war die elementare Wucht einer Breitseite auf kurze Distanz, um die Zielungenauigkeit auszugleichen. Erst im frühen 18. Jahrhundert nahm die Royal Navy Visiereinrichtungen in ihre Dienstvorschriften auf und wies die Artilleristen an, ihre Geschütze mit Visieren als Zielhilfen an Mündungswulst (Korn) und Bodenstück (Kimme) zu versehen. Was aber deren ursächliches Problem nicht beseitigte, nämlich das Schiff als unruhige Geschützplattform. Der Stückmeister musste zum Schuss die Bewegungen des Schiffes im Seegang mit einkalkulieren. Bei der Aufwärtsbewegung des Decks ging der Schuss himmelwärts und bei der Krängung nach Luv in die See.

ZIELGENAU Feuerleitsystem auf einem Kriegsschiff um 1940



Grafik: Anneli Nau

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor war der Zündvorgang selbst. Beim Feuerbefehl wurde ja erst die Lunte auf das Zündloch gesenkt, das Abbrennen des Pulvers im Zündkanal verzögerte zusätzlich den Schuss. Es war also gar nicht so einfach, einen gezielten Schuss anzubringen, und das erklärt auch die Vernachlässigung von Visiereinrichtungen.

Selbst Admiral Nelson, der Sieger der Schlacht von Trafalgar 1805, lehnte Visiereinrichtungen an den Geschützen ab. Für ihn setzten sie nur die Feuergeschwindigkeit herab. Eine wegweisende Idee hatte dann Captain Phillip Broke mit seinem Kurvenvisier für die Höhenrichtung, das er 1813 an Bord seiner Fregatte *Shannon* einführte – nämlich eine mit einer Entfernungsskala versehene, vertikale Schiene, die in einer Führung am Bodenstück des Rohres auf und ab bewegt werden konnte.

Erste Visiereinrichtungen

Auf einem Querbalken am oberen Ende der Schiene saß die Kimme als V-förmiges Metallvisier, das auf dem mit einer Gradeinteilung versehenen Querbalken von der Mitte aus nach beiden Seiten verschoben werden konnte. So war es möglich, Eigen- und geschätzte Gegnerfahrt zu berücksichtigen und einen Vorhaltwinkel einzustellen. Zwar nur ein bescheidener Anfang, aber damit war Captain Broke seiner Zeit weit voraus. Das große Problem der Schiffsartillerie war



FEUER! Salven aus den Geschütztürmen von *SMS Seydlitz*. Links unten ist ein für Schiffe der Kaiserlichen Marine typisches Entfernungsmessgerät zu erkennen Foto: Sammlung GSW

jedoch die Entfernungsmessung, die noch 1890 mit dem Sextanten (siehe Seite 70/71) vorgenommen wurde. Mit den steigenden Reichweiten der Geschütze, bedingt durch bessere Treibladungen, gasdichte Verschlüsse und gezogene Rohre, wuchsen auch die ballistischen Reichweiten. Es funktionierte nicht mehr, dass man das Ziel über Kimme und Korn anvisierte und die Entfernung mithilfe des Sextanten errechnete.

Exakte Schussdaten

So schrieben die Lords der Admiralität 1891 einen „Entfernungsmesser für den Marinegebrauch" aus, wobei Professor Barr von der Universität Glasgow mit seinem Gerät überzeugen konnte. Er präsentierte ein Fernrohr mit einer Basislänge von 1,37 Metern, bei dem man nicht vorne, sondern in der Mitte der Basis hineinblickte. Die Sehöffnungen befanden sich seitlich an den Rohrenden, die beiden Bilder wurden über zwei Spiegel und zwei Objektive zu den Okularen gelenkt.

Der Beobachter sah ein waagerecht in der Mitte zerschnittenes Bild, bei dem die obere Hälfte zur unteren eine seitliche Verschiebung zeigte – die Parallaxe. Wenn der Beobachter die Optik dahingehend korrigierte, dass das untere Bild die exakte Fortsetzung des oberen zeigte, er also ein einheitliches Bild bekam, konnte er die Entfernung ablesen. Und die war umso genauer, je weiter die Objektive auseinanderlagen.

Der erste Schritt zur zentralen Feuerleitung war getan. Jetzt ging die Entwicklung hin zu einem Mechanismus, der exakte Schussdaten für die nächste Salve lieferte – nämlich den Standort des Gegners unter Berücksichtigung von Entfernung, Geschwindigkeit, laufenden Kursen und Geschossflugzeit, also einen vorausberechneten Standort des Zieles beim Einschlag der nächsten Salve.

ERFAHRUNGSWERTE Präzises Feuer

Die Überlegenheit der deutschen Feuerleitmittel, basierend auf den exakten Messergebnissen der Zeiss-Basisgeräte und gepaart mit der intensiven Ausbildung ihrer Bediener, zeigte sich vor dem Skagerrak 1916, als deutsche und britische Schlachtflotten aufeinandertrafen. Die deutsche Schiffsartillerie lag mit ihren Eröffnungssalven über 15 Kilometer nahezu sofort deckend, gleich in der Anfangsphase der Schlacht explodierten drei britische Schlachtkreuzer im präzisen deutschen Feuer.

Diesen Schritt machte Leutnant Dumaresq mit dem nach ihm benannten Gerät, das dem Bediener nach Einstellung der Werte Eigenkurs, Eigengeschwindigkeit und die gleichen Werte des Gegners sowie dessen Peilung, den Entfernungsunterschied (EU) und Seitenunterschied (SU) anzeigte.

Dem folgte die Erfindung der Entfernungsuhr. Gefüttert mit der gemessenen Entfernung und dem von Dumaresq ermittelten EU-Wert, gab sie laufend die wahre Entfernung an. Dieses Gerät wurde Teil einer Konstruktion, mit der sich der Artillerie-Leutnant Frederick C. Dreyer seit 1908 beschäftigte und die den Vorstellungen der Admiralität weitgehend entsprach: den Koppeltisch oder Plotter, wie man heute sagen würde – eine tischähnliche Maschinerie, die über Spindeln, Kurbeln, Kardanwellen und Winkelgetriebe die Eingabewerte verarbeitete und eine rechnerisch-grafische Darstellung der Zielposition und letztlich des Gefechtsverlaufs lieferte.

Diese Anlage mit ihren acht Bedienern stand in der Artilleriezentrale tief unten im Schiff, geschützt durch dicke Panzerplatten. Hier liefen alle Informationen von den Beobachtungsständen wie Gegnerlage, Geschwindigkeit, Kurs, Wind, Aufschläge der letzten Salve über Nachrichtenleitungen zusammen und gingen über elektrische Verbindungen als neue Schusswerte direkt an die Türme.

Rechenzentrum

So richtungsweisend diese Anlage war, hatte sie doch ihre Schwächen wie z. B. die Entfernungsmesser: Großkampfschiffe maßen nach E-Messern mit einer Basislänge von gerade einmal 2,75 Metern. Das war zu wenig für Gefechtsentfernungen von 14 bis 16 Kilometer, da die ausgegebenen Schussdaten von der Genauigkeit der eingespeisten Werte abhingen. Dazu kam das unvermeidliche Spiel der ineinandergreifenden Teile der Koppeltisch-Mechanik, das die Werte weiter verfälschen konnte. Einen solchen Koppeltisch gab es in der deutschen Marine nicht, aber mit dem EU/SV-Anzeiger (Entfernungsunterschied/Seitenvorhalt) und der Entfernungs- und Aufschlagmeldeuhr war hier 1908 ein dem Dumaresq ähnliches Gerät eingeführt worden.

Was die Feuerleitung der Kaiserlichen Marine der Royal Navy voraus hatte, waren ihre Entfernungsmesser. Hier hatte Carl Zeiss Präzisionsinstrumente geschaffen, die allen Anforderungen genügten und mit Basislängen von bis zu 8,20 Metern und 15- bis 23-facher Vergrößerung exakte Messungen auch für die späteren, weittragenden 38-Zentimeter-Türme lieferten. Diese E-Messer arbeite-



ERPROBUNG: **Aufgrund der sprunghaften Entwicklung der Schiffsartillerie im 19. Jahrhundert erhielten neue Geschütze unter anderem laufend verbesserte Zieleinrichtungen. Übung auf dem deutschen Artillerieschulschiff *Mars*** Foto: Sammlung GSW

ten zwar auch stereoskopisch, aber nach dem Raumbildsystem. Hier nutzte Zeiss die räumliche Vorstellungskraft des Menschen, der etwas mit beiden Augen betrachtet. In die Strahlengänge eingefügte Messmarken erleichterten dem Bediener die Arbeit, der durch Verstellen der Brennweite das Ziel und die zaunartig hintereinander stehenden Messmarken zur Deckung bringen musste. Dann konnte die Entfernung in Hektometern abgelesen und über einen Telegrafen an den im Artillerieleitstand angebrachten Basisgerät-Mittler übertragen werden.

Der errechnete aus allen einlaufenden Messungen automatisch einen Mittelwert, sodass hier ständig der Durchschnitt der von sämtlichen Basisgeräten gemessenen Entfernung abgelesen werden konnte. Ein weiteres, neues Gerät zur Zielerfassung hob die Unabhängigkeit der einzelnen Geschützführer endgültig auf: der 1907 eingeführte Richtungsweiser (RW). Der RW war fest mit dem Sehrohr des leitenden Artillerieoffiziers verbunden, das aus der Deckenpanzerung des Leitstandes herausragte.

Er bewirkte, dass alle an ihm angeschlossenen Geschütze des Schiffes jeder Bewegung des Sehrohrs folgten. Damit konnte der Artillerieoffizier im wahrsten Sinne des Wortes mit der gesamten Batterie ein Ziel bekämpfen. Zwar nicht direkt, sondern über ein Zeigersystem, bei dem ein turmeigener Zeiger mit dem elektrischen Zeiger des RW durch Schwenken des Turms in Deckung gebracht werden musste.

Im Turm brauchte man also nur der angezeigten Bewegung des Sehrohrs zu folgen, um das Geschütz ständig in Zielrichtung zu halten. Dass die Rohre der bis zu 100 Meter auseinanderstehenden Türme eines Schlachtkreuzers auch auf einen Punkt gerichtet waren, bewirkte ein im RW eingebautes Parallaxgetriebe, das die Ausgangswerte den Turmabständen und der Entfernung entsprechend korrigierte.

Für die Rohrerhöhung (den Aufsatz) kam ebenfalls ein Folgezeigersystem zur Anwendung. Die für die Entfernung vom Artillerieoffizier befohlene Rohrerhöhung wurde per Aufsatztelegraf über die Zeiger an die Geschütze weitergeleitet und dort in Deckung gebracht. Wenn sich beide Zeiger überlagerten, war der richtige Aufsatz eingestellt.

GEGENWART: **Über Radar werden Marschflugkörper selbst auf große Entfernungen in kleinste Ziele gelenkt. Zerstörer der Marine Taiwans feuert eine surface-to-air-SM-2-Rakete ab** Foto: picture-alliance/AP Photo

Damit das bei den sich ständig ändernden Entfernungen im laufenden Gefecht auch so blieb und nicht immer wieder neu gemessen werden musste, dafür sorgte die im Telegrafen eingebaute Aufsatzuhr. War auf ihr der Entfernungsunterschied in Hektometern pro Minute eingestellt, änderte sich auch ständig der Aufsatz um den eingegebenen Wert.

Revolution Radar

Die Geschütze folgten also über Richtungsweiser und Aufsatztelegraf jeder Bewegung des Gegners, ohne dass die Turmbesatzung das Ziel überhaupt sah. Die Reichs- und Kriegsmarine entwickelte die Feuerleiteinrichtungen weiter und präzisierte sie.

Die ermittelten Werte für Entfernung, Höhen- und Seitenwinkel liefen in der Rechenstelle zusammen, im Schusswertrechner nahm man die ballistischen Verbesserungen vor unter Berücksichtigung der eigenen und gegnerischen Bewegungen während der Geschossflugzeit sowie der durch Wind und Seegang verursachten Schiffsbewegungen. Letztere wurden von der Mutterrichtanlage gemessen und ihre Einflüsse über Ziel- und Schusswertwandler ausgeschaltet.

Mit Einführung des Radars begann schließlich ein neues Kapitel. ⚓

Nautisches Winkelmessgerät

Der Alleskönner

Was heute per Signal über Satellit gesteuert ist, um den Standort des eigenen Schiffes zu bestimmen, übernahmen Jahrhunderte lang immer besser entwickelte Präzisionsinstrumente

Von Dr. Heinrich Walle

In beinahe jedem Seefilm schießt der Kapitän oder ein anderer Nautiker mit dem Sextanten die Sonne und zeigt damit publikumswirksam an, die Position seines Schiffes sofort ermittelt zu haben. Selbst in Prospekten von Werften und Reedereien sind Fotos von Nautikern mit einem Sextanten zu sehen. Ein Thema also, das die schönsten Klischees bedient: Dieses Instrument gehört zum richtigen Seemannsdasein einfach dazu.

Ein Sextant ist zunächst einmal nichts anderes als ein Winkelmesser. Er beruht auf einer Idee des britischen Astronomen Isaac Newton, der 1700 einen Entwurf der Royal Society vorlegte. Um 1730 haben in England unabhängig voneinander auch andere Wissenschaftler ein solches Spiegelinstrument zur Winkelmessung erfunden, aber Newton setzte sich durch. Vom 18. Jahrhundert bis zum Zeitalter der Satellitennavigation (NAVSTAR GPS) war der Sextant für die astronomische Standortbestimmung unverzichtbar.

Mit einem Sextanten als optischem Messinstrument wird der Winkel zwischen den Blickrichtungen zu relativ weit entfernten Objekten definiert, vornehmlich zu Gestirnen. Man ermittelt durch den Höhenwinkel der Sonne die geografische Länge und Breite des eigenen Standortes.

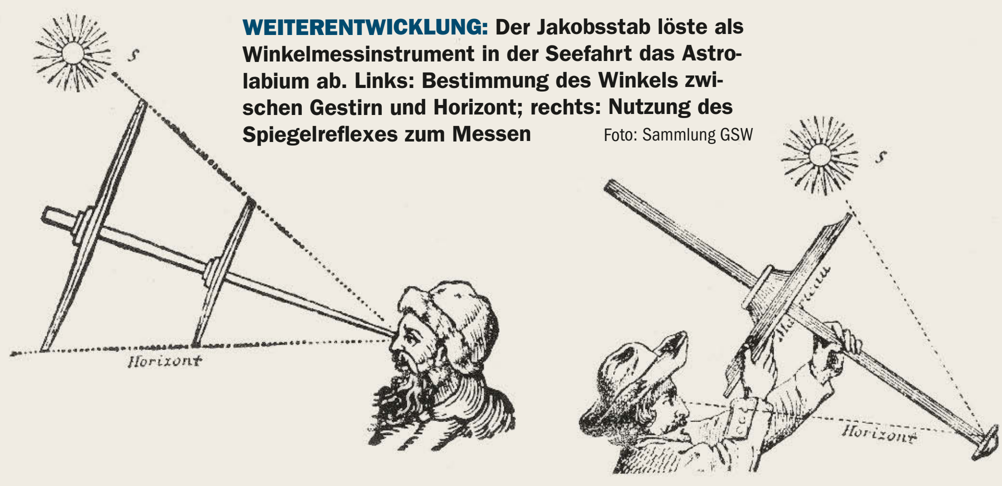
Feinarbeit

Mit dem Sextanten können aber auch Entfernungen bestimmt werden, indem man aus dem beobachteten Winkel von zwei Objekten, deren Distanz einer Karte zu entnehmen ist, über eine Dreieckskonstruktion den Abstand errechnet. So kann beispielsweise auch anhand der im Seehandbuch festgehaltenen Höhe von Leuchttürmen durch Messen des Winkels zwischen Basis und Turmspitze die Entfernung angegeben werden.

Auf Kriegsschiffen hatte man früher auch den Abstand zum Gegner ermittelt, da die Masthöhen vieler Kriegsschiffstypen allgemein ähnlich und daher bekannt waren.



KLASSIKER: Ein Schiffskapitän bei der Bestimmung des eigenen Standortes mittels Sextant
Foto: Interfoto/SuperStock



WEITERENTWICKLUNG: Der Jakobsstab löste als Winkelmessinstrument in der Seefahrt das Astrolabium ab. Links: Bestimmung des Winkels zwischen Gestirn und Horizont; rechts: Nutzung des Spiegelreflexes zum Messen Foto: Sammlung GSW

Der Name Sextant leitet sich von seinem Geräterahmen her, einem Kreissektor von 60 Grad, der einem Sechstel des Vollkreises entspricht. Durch Anwendung des Spiegelgesetzes sind damit Winkelmessungen bis zum doppelten Umfang, das heißt bis 120 Grad möglich. Vorläufer des Sextanten war der Oktant, ebenfalls ein Spiegelinstrument, das allerdings nur einen Kreisbogen von 45 Grad und damit einen Achtelkreis umfasste und nur Winkel bis 90 Grad ausmachen konnte. Der Quadrant, ebenfalls ein Vorläufer des Sextanten im frühen 18. Jahrhundert, war kein Spiegelinstrument, sondern ein Winkelmesser, mit dem nach entsprechender Ausrichtung durch ein Lot Höhenwinkel bis zu 90 Grad gemessen werden konnten.

Alhidade und Limbus

Mit dem beweglichen Zeigearm, der sogenannten Alhidade, wird die Messung vorgenommen und am Gradbogen, dem Limbus, die genaue Winkelstellung abgelesen. Die Alhidade wird mit einer an ihrem unteren Ende befindlichen Schraube bewegt, die zur Feineinstellung über ein Schneckengetriebe (Trommel) verfügt und in die Verzahnung am unteren Rand des Limbus eingreift. Auf dem Drehpunkt der Alhidade ist senkrecht zur Instrumentenebene ein Spiegel befestigt (Indexspiegel), der sich mit der Alhidade dreht. Ein feststehender Spiegel (Horizontspiegel) steht bei Nullposition der Alhidade parallel zum Indexspiegel. Als „Vollsichtspiegel" ist er entweder halbdurchlässig oder er besitzt als „Halbspiegel" eine verspiegelte rechte und eine nicht verspiegelte, lichtdurchlässige linke Seite.

Mit einem kleinen, auf den Horizontspiegel gerichteten Fernrohr oder auch nur durch eine Röhre ohne Linsen wird das Ziel anvisiert. Über den Strahlengang können verschiedene Filter als „Schattengläser" geklappt werden, womit beim Anvisieren der Sonne das Bild des Horizonts nicht überstrahlt und der Beobachter geblendet wird.

Hohe Messgenauigkeit

Ein direkter Strahlengang führt geradlinig von einem anzupeilenden ersten Objekt durch den halbdurchlässigen Horizontspiegel. Ein von einem zweiten Objekt ausgehender indirekter Strahlengang fällt auf den Indexspiegel, wird dort zum Horizontspiegel reflektiert und gelangt von da zum Fernrohr. Bei Nullstellung der Alhidade sind Horizontspiegel und Indexspiegel parallel, beide Strahlen verlaufen parallel und beide Objekte sieht man deckungsgleich.

Beim Beobachten der Sonnenhöhe, um ein Beispiel zu nennen, wird durch Bewegen der Alhidade auch der an ihr befestigte Indexspiegel bewegt. Die Strahlengänge laufen jetzt nicht mehr parallel. Wenn man nun die Horizontlinie, die Kimm, als erstes Objekt mit der Sonne als zweitem Objekt direkt übereinanderstellt, also in diesem Fall den Unterrand der Sonne auf der Kimm aufsitzen lässt, kann man am Limbus den Winkel zwischen Sonne und Kimm ablesen.

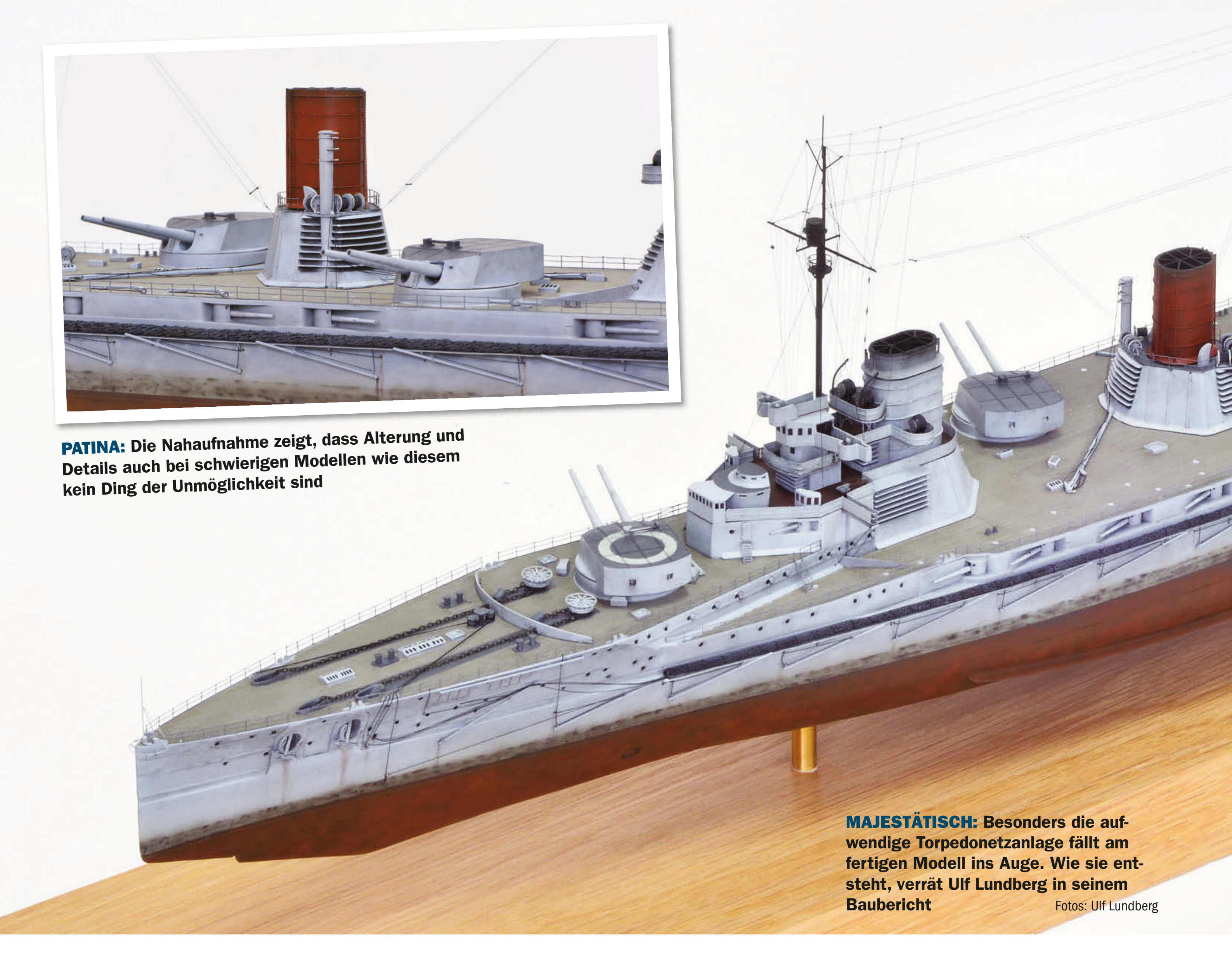
Sextanten sind Präzisionsinstrumente und wurden schon bald nach ihrer Einführung im 18. Jahrhundert daher nicht mehr aus Holz, sondern aus Metall hergestellt. Um die Messgenauigkeit zu gewährleisten, mussten Sextanten seit dem 19. Jahrhundert regelmäßig von Hydrografischen Instituten wie etwa der Deutschen Seewarte überprüft werden und erhielten dann ein Attest.

Die Präzision eines Sextanten lag im 19. Jahrhundert noch bei ungefähr einer Bogenminute (1/60 Grad), wodurch Standorte im Bereich einer Seemeile (1.852 Meter) Abweichung errechnet werden konnten. Moderne Trommelsextanten verfügen hingegen über eine erstaunlich hohe mechanische Messgenauigkeit von zehn bis 20 Bogensekunden. ⚓



ZEITLOSES DESIGN: Sextant der Firma Spencer Browning & Rust von 1844
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

VORLÄUFER: Astrolabium, das bereits im Mittelalter zum Messen der Gestirnshöhe eingesetzt wurde, des schwedischen Reichsadmirals Carl Gustav Wrangel Foto: Sammlung GSW



PATINA: Die Nahaufnahme zeigt, dass Alterung und Details auch bei schwierigen Modellen wie diesem kein Ding der Unmöglichkeit sind

MAJESTÄTISCH: Besonders die aufwendige Torpedonetzanlage fällt am fertigen Modell ins Auge. Wie sie entsteht, verrät Ulf Lundberg in seinem Baubericht

Fotos: Ulf Lundberg

SMS Seydlitz im Maßstab 1:350

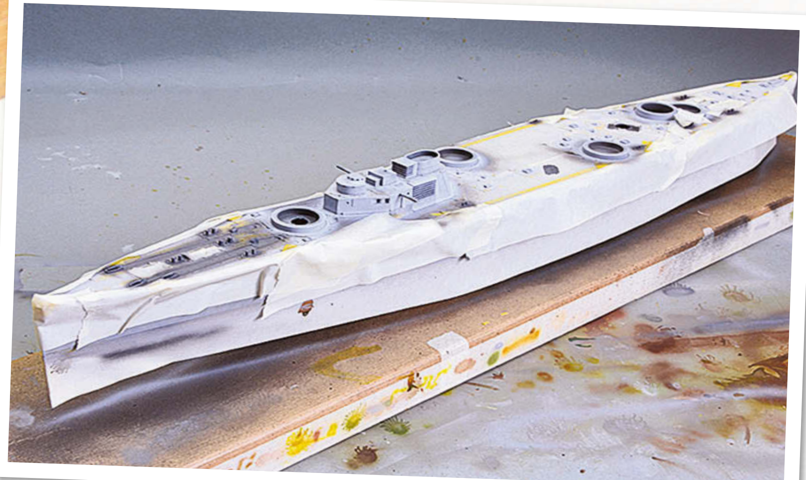
Die schwimmende Kavallerie

Der auf der Hamburger Werft Blohm & Voss gebaute und am 30. März 1912 vom Stapel gelaufene Schlachtkreuzer der Kaiserlichen Marine hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Ein stolzes Schiff, dessen Nachbau sich lohnt

Von Ulf Lundberg

Wer kennt nicht das Bild der *SMS Seydlitz*, die im Jahr 1916 arg ramponiert nach den schweren Treffern der Skagerrakschlacht in Wilhelmshaven traurig vor sich hin dümpelt? Und dennoch kann dieser Schlachtkreuzer auf eine ebenso ereignisreiche und „erfolgreiche" Karriere zurückblicken wie sein Namensgeber, der berühmte Kavalleriegeneral Friedrich Wilhelm Freiherr von Seydlitz-Kurzbach, der unter Friedrich dem Großen zu einiger Berühmtheit gelangte. Das Schiff war maßgeblich an der Versenkung des britischen Schlachtkreuzers *Queen Mary* am 31. Mai 1916 beteiligt.

Wer sich ein Modell dieses Schlachtkreuzers in die Vitrine stellen möchte, wird bei Combrig fündig. Dessen Kit *SMS Seydlitz* ist sehr gut, leidet aber unter einigen deutlichen Schwächen. Die größte ist die völlig unzureichende Anleitung. In der Juni-Ausgabe von *ModellFan* erfahren Sie, wie Sie diese und andere Klippen umschiffen können, sodass Sie sich am Ende an einem wahren Blickfang in Ihrer Vitrine erfreuen können. Außerdem stellen wir Ihnen wertvolle Literatur zur kaiserlichen Marine vor, mit der Sie Ihr Modell höchst authentisch gestalten können. ⚓



BANGE FRAGEN: Wie sieht es unter dem Abdeckband eigentlich aus? Verlaufen die Farbgrenzen sauber?



Mehr über dieses Schiff erfahren Sie in der aktuellen Ausgabe von ModellFan, die seit 30. Mai am Kiosk erhältlich ist

Rettungsschiffe

Unterstützung im Mittelmeer



Mit Behandlungsraum zur Erstversorgung von Schwerverletzten: die *Sea-Watch 2*

Foto: Sea-Watch e.V.

Zu den im Mittelmeer operierenden Rettungsschiffen privater deutscher Hilfsorganisationen (siehe *Schiff Classic* 3/2016) ist ein weiteres Schiff hinzugekommen, dem der Flüchtlingseinsatz ein neues Betätigungsfeld bietet: die *Sea-Watch 2* des Berliner Vereins Sea-Watch e.V., die am 22. März 2016 aus Hamburg in Richtung ihres künftigen Einsatzgebietes ausgelaufen ist.

Bei dem 32,1 Meter langen und 7,39 Meter breiten Schiff mit 3,51 Meter Tiefgang, das bei Pella Sietas in Hamburg umgebaut und für den Rettungseinsatz ausgerüstet wurde, handelt es sich um die 1968 auf der damaligen Werft Hall, Russell & Company, in Aberdeen als Fischerei-Forschungsschiff vom Stapel gelaufene *Clupea*. Stationiert in Fraserburgh, war sie bis 2008 für die Fisheries Research Services der schottischen Regierung im Einsatz und wurde anschließend an ein privates Unternehmen verkauft.

Im zentralen Mittelmeer löst die nunmehrige *Sea-Watch 2* die 2015 hierher verlegte *Sea-Watch* ab, die zunächst als Reserveeinheit ebenfalls dort bleibt und später an einem anderen Ort eingesetzt werden soll. Die gegenüber ihrer Vorgängerin, einem 21 Meter langen ehemaligen Fischkutter, mehr als doppelt so große *Sea-Watch 2*, die in Amsterdam registriert ist, soll ihrer zirka zwölfköpfigen Besatzung die Möglichkeit bieten, rund um die Uhr auch bei Windstärken von über fünf Bft im Einsatz zu bleiben und bietet zudem einen Behandlungsraum für die Erstversorgung von Schwerverletzten sowie bessere Möglichkeiten, Flüchtlingsboote zu orten. *Detlef Ollesch*

Nationalfeiertag

Militärparade in Paris

Sie zählt zu den bekanntesten Großveranstaltungen überhaupt: die alljährliche Militärparade zum französischen Nationalfeiertag in Paris am 14. Juli. An ihr nehmen regelmäßig etwa 5.000 Soldaten teil – vom Fremdenlegionär bis zum Pariser Feuerwehrmann. Selbstverständlich ist auch die „Marine Nationale" vertreten. Mehrere Hundert Angehörige der französischen Seestreitkräfte, Landdienststellen, Schulen, schwimmenden und fliegenden Einheiten defilieren an den Zuschauern vorbei. Und auch unter den die Champs-Élysées im Tiefflug abfliegenden Hubschraubern befinden sich Marineflieger. Jetzt ist es wieder so weit. Wer die Parade besuchen möchte, sollte allerdings früh aufstehen. Um 7 Uhr morgens ist es fast schon zu spät, um einen Platz zu ergattern, von dem aus man wirklich etwas sieht. *DO*



Ein Korvettenkapitän der Deutschen Marine marschiert vor französischen Offiziers-Aspiranten

Sehenswert

Seefahrtsmuseum Dubrovnik

Zu den zahlreichen Sehenswürdigkeiten der Altstadt von Dubrovnik (deutsch: Ragusa) im Süden Kroatiens zählt die Festung des Heiligen Johannes, die den mittelalterlichen Stadthafen gegen Angriffe von See her schützen sollte. Heute beherbergt sie neben dem Aquarium das Dubrovniker Seefahrtsmuseum. Es präsentiert die Jahrhunderte lange maritime Geschichte der einstigen Republik Ragusa, die eine bedeutende Handelsmacht im östlichen Mittelmeer gewesen ist, anhand alter Dokumente, Landkarten und Bilder. Hinzu kommen Schiffsmodelle und aus der See geborgene Artefakte, von einer römischen Amphore bis zum Turiner Bronzegeschütz aus dem 18. Jahrhundert. Das Museum befindet sich in der zweiten Etage der Festung, ist nur von der Krone der Stadtmauer aus zu erreichen und täglich von 9 bis 16 Uhr geöffnet (außer montags). *Detlef Ollesch*



Das Museum in Dubrovnik präsentiert maritime Artefakte, Karten, Dokumente und Bilder

Foto: Detlef Ollesch

Erinnerung

Rostiges *Alpino*-Denkmal

In ziemlich verrostetem Zustand präsentiert es sich auf der Molo Italia (Italia-Pier) im Hafen von La Spezia, der Hauptstadt der Provinz Ligurien: das *Alpino*-Denkmal, das an die Gefallenen des gleichnamigen Zerstörers der Regia Marina, also der Königlichen Marine Italiens, erinnert.

In der Nacht vom 18. auf den 19. April 1943 flog das Bomber Command der britischen Royal Air Force auf die norditalienische Hafenstadt, die bis heute ein wichtiger Werft- und Marinestandort ist, mit 178 Bombern einen verheerenden Angriff und versenkte dabei auch die *Alpino*.

Das 106,7 Meter lange und 10,2 Meter breite Schiff wurde zunächst von mehreren Brandbomben getroffen und mitsamt seiner Umgebung durch austretenden Kraftstoff in ein Flammenmeer verwandelt. Die auf einen Volltreffer in eine Munitionslast folgende Explosion riss dem Zerstörer das Heck ab und führte zu seinem raschen Sinken. Trotzdem das Wasser an der Stelle nur wenige Meter tief ist, kam ein Großteil der 215-köpfigen Besatzung ums Leben.



Original-Anker des 1943 von britischen Bombern versenkten italienischen Zerstörers

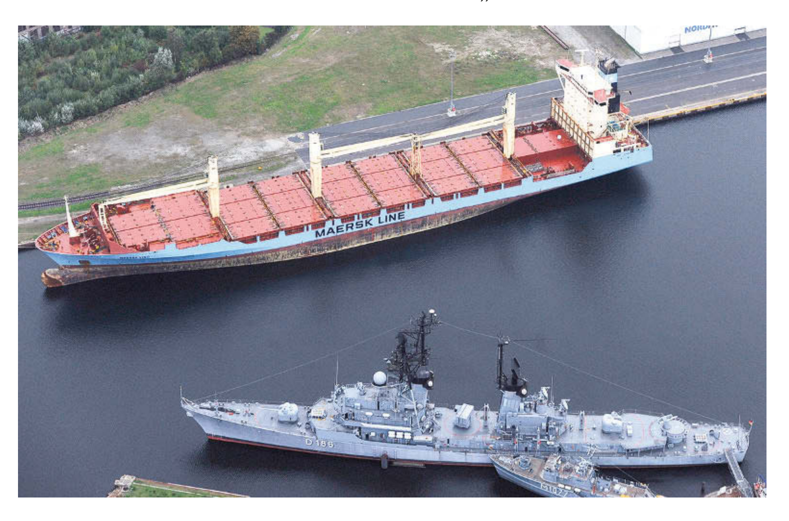
Foto: Detlef Ollesch

Am 8. Mai 1950 stellte die l'Associazione Nazionale *Alpini* (Nationale Vereinigung der italienischen Gebirgsjäger) das Monument auf, das hauptsächlich aus einem Original-Anker der *Alpino* besteht. Es bleibt abzuwarten, ob die Stadtverwaltung im Rahmen der geplanten Neugestaltung dieses Hafenbereiches auch das dringend ausbesserungsbedürftige Denkmal restaurieren lässt. *DO*

Hafenrundfahrt

Maritimes „er-fahren"

Die Marinegeschichte lässt sich nicht nur aus Büchern lernen. Man kann ihr auch unmittelbar begegnen: an Bord der Barkassen *Neptun* und *Poseidon* des Deutschen Marinemuseums auf ihren Fahrten durch die alten Hafenanlagen Wilhelmshavens zum Beispiel. Von den Relikten der historischen Einfahrten zur großen, einstmals für Schlachtschiffe gebauten Seeschleuse, an der vor Kurzem noch der Einsatzgruppenversorger *Berlin* der Deutschen Marine lag, in den Bauhafen des Marinearsenals, vorbei am ehemaligen Zerstörer *Mölders* im Marinemuseum und unter der Kaiser-Wilhelm-Brücke von 1907 hindurch in den Großen Hafen, der noch die gewaltigen Dimensionen der Kaiserlichen Hochseeflotte erahnen lässt. Eine Hafenrundfahrt ist sehr empfehlenswert: maritime Geschichte und Gegenwart werden „er-fahrbar". *Frank Ganseuer*



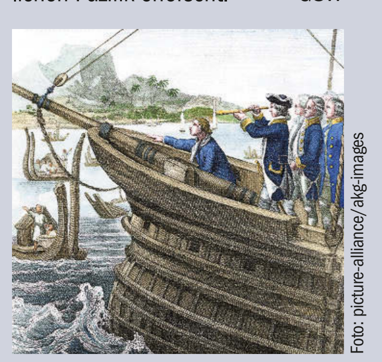
Im Wilhelmshavener Hafen gibt es immer etwas zu sehen, wie 2013 den Containerfrachter *Maersk Vigo* neben dem Zerstörer *Mölders*

Foto: picture-alliance/dpa

MELDUNGEN

■ Geortet?

Forscher haben offenbar das Wrack der 1778 gesunkenen *Endeavour* und Reste weiterer Schiffe vor Rhode Island geortet. Letzte Gewissheit werden erst unterwasserarchäologische Untersuchungen bringen. Mit der *Endeavour* hatte James Cook (1728–1779) unter anderem den südwestlichen Pazifik erforscht. *GSW*



Mit der *Endeavour* erreichte James Cook 1769 Tahiti

Foto: picture-alliance/ akg-images

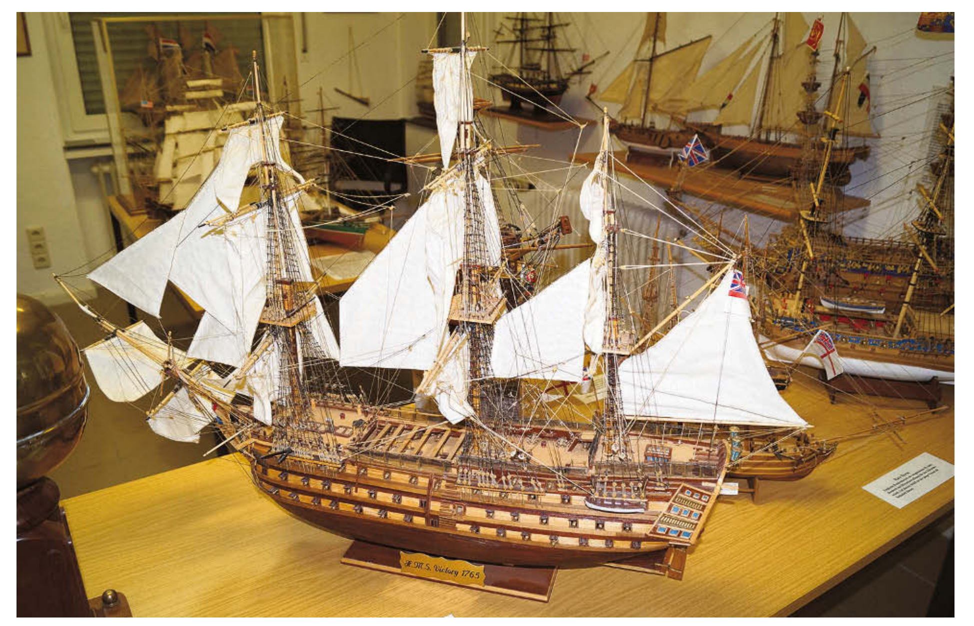
■ Weltkulturerbe

Die Traditionssegelschifffahrt soll in das „Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes in Deutschland" aufgenommen werden. Nach dem UNESCO-Reglement von 2003 zählen dazu „Bräuche, Darstellungen, Ausdrucksformen, Wissen und Fertigkeiten (…), Instrumente, Objekte, Artefakte und kulturelle Räume." Auf der bisher 34 Positionen umfassenden deutschen Liste befinden sich beispielsweise die Flößerei, die Morsetelegrafie und das Schützenwesen. Sofern die nationalen Hürden zügig genommen werden, könnte der Antrag noch in diesem Jahr nach der nächsten Sitzung des Zwischenstaatlichen Ausschusses der Konvention beschieden werden. *DO*



Wird die Flößerei bald ein schützenswertes Kulturgut?

Foto: picture-alliance



SELTENHEITSWERT: Ein wunderschönes Holzmodell von *HMS Victory*, eines von vielen Exponaten mit internationalem Hintergrund   Alle Fotos: Sammlung Ollesch



IN AKTION: Kapitänleutnant und Obermaat der Bundesmarine

Marinehistorische Sammlung Arnsberg

Klein, aber fein

Ein Spezialist in seinem Element   Von Detlef Ollesch

Im sauerländischen Arnsberg, rund 300 Kilometer südlich des nächstgelegenen deutschen Marinestützpunktes Wilhelmshaven, präsentiert der Marinefachmann Peter-Michael Goldner das Ergebnis seiner etwa 60-jährigen Sammel- und Basteltätigkeit der interessierten Öffentlichkeit.

Was im Jahr 2006 mit dem Um- und Ausbau eines von der damaligen Papierfabrik Cascade zur Verfügung gestellten Gebäudes begann, entwickelte sich seit der Eröffnung im April 2007 von einer 150 Schiffsmodelle auf 156 Quadratmeter Fläche umfassenden Sammlung zu einer Ausstellung mit inzwischen zirka 1.000 Modellen unterschiedlicher Maßstäbe und Werkstoffe.

Diese wird ergänzt durch zahlreiche Flaggen, Bilder, Uniformen, Fotos, Landkarten, Pläne sowie weitere Originaldokumente und technische Gegenstände aus dem maritimen Alltag. Seit dem letzten Umbau des Gebäudes im Mai 2016 können die Exponate, deren Schwerpunkt auf den deutschen Seestreitkräften seit der Mitte des 19. Jahrhunderts liegt, auf 450 Quadratmeter Grundfläche betrachtet werden. Dabei halten sich die schriftlichen Beschreibungen der einzelnen Gegenstände meistens in Grenzen.

FESCH: Weiblicher Stabsobermeister der Volksmarine, die ebenfalls ihren Platz in der Sammlung hat

Peter-Michael Goldner legt Wert darauf, dass es sich bei der Ausstellung nicht um ein Museum mit überlangen Texten und Erklärungen auf Schautafeln handelt, sondern um eine Sammlung, durch die er seine Besucher persönlich führt. Dabei wirkt er bei aller an den Tag gelegten Bescheidenheit wie ein wandelndes Lexikon, das zu fast jedem einzelnen Exponat ein Hintergrundwissen abrufen kann, das wohl dasjenige der meisten – eher auf die Umsetzung moderner pädagogischer Konzepte bedachten – Führungskräfte öffentlicher Museen in den Schatten stellen dürfte.

Eine Reihe größerer Modelle aus der Segelschiffszeit wie die der kurbrandenburgischen Fregatte *Friedrich Wilhelm zu Pferde* und des Konvoischiffes *Wapen von Hamburg* sind aufgrund unterschiedlicher Baumaßstäbe nicht immer vergleichbar. Das ist bei den modernen Modellen in standardisierten Maßstäben jedoch zumindest innerhalb der einzelnen Schiffsklassen der Fall. Im Zusammenhang mit den Realstücken und sonstigen Exponaten ergibt sich in den einzelnen Abteilungen der Sammlung ein recht detailliertes und anschauliches Bild von der Kaiserlichen über die Reichs- und Kriegsmarine, die Volksmarine der DDR bis zur heutigen Deutschen Marine.

Auch die fliegende Komponente der Seestreitkräfte – vom Zeppelin-Modell der Kaiserzeit bis zur Uniform eines Jagdbomber-Piloten des Marineflieger-Geschwaders 1 der Bundeswehr – sind vertreten. Ein eigener Raum beherbergt Exponate zur japanischen Marine; dazu zählt natürlich auch ein großes Modell des berühmten Schlachtschiffes *Yamato*. Und an den Wänden des Treppenhauses hängen ganze Sammlungen von Mützenbändern und Schiffswappen. Hier dürfte nahezu jeder ehemalige Angehörige der deutschen Nachkriegsmarinen irgendetwas finden, das ihn an seine eigene Dienstzeit erinnert. Dabei wächst die Sammlung immer noch. Ein absolut sehenswertes Spezialmuseum! ⚓

INFO

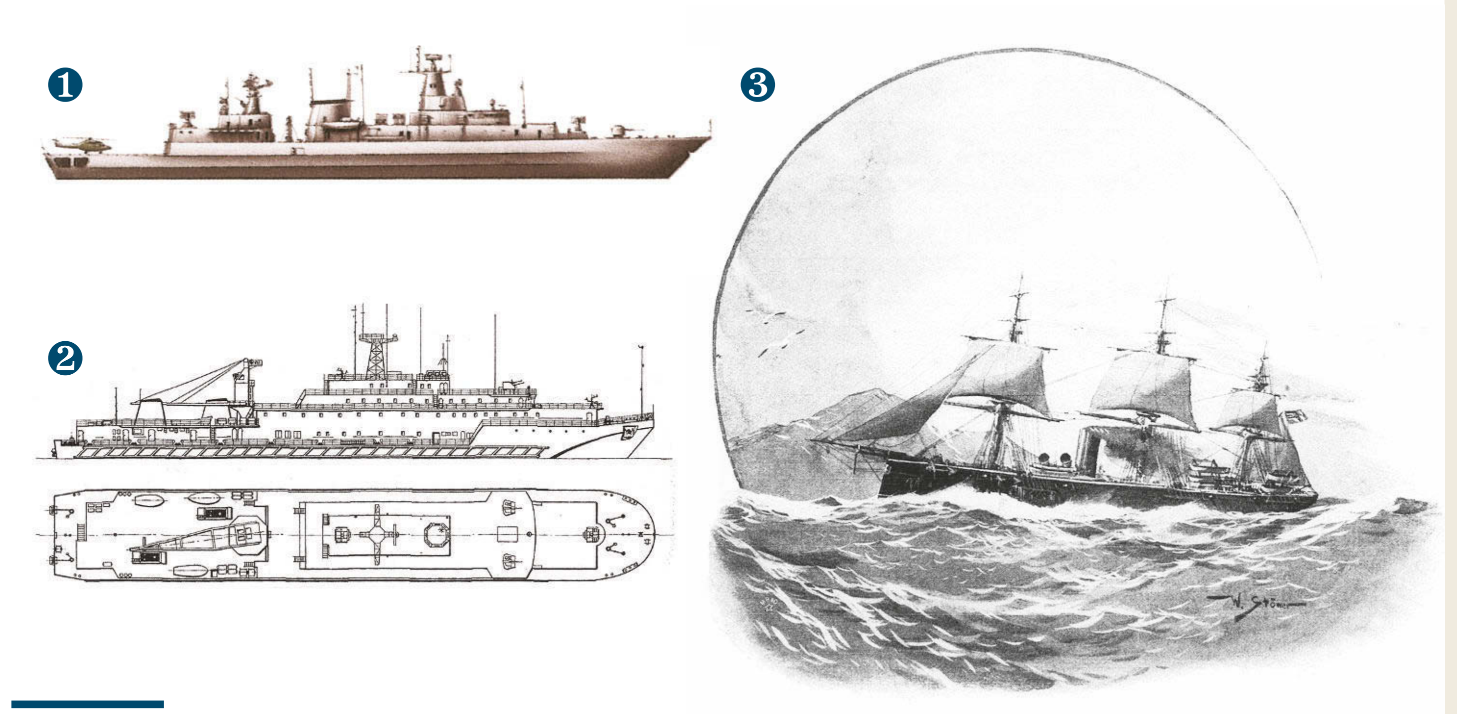
Anschrift
Hellefelder Straße 119, 59821 Arnsberg
Tel. 02932 23166

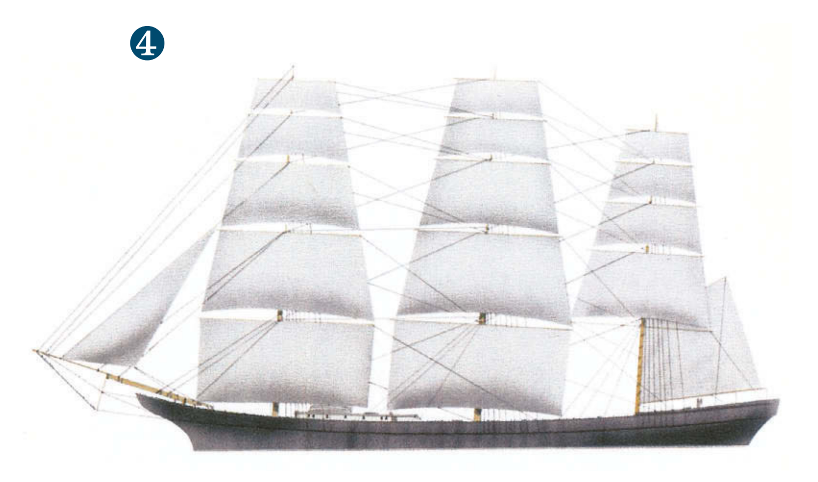
Internet
p.m.goldner@gmx.de
www.mhs-arnsberg.de

Öffnungszeiten
Freitag bis Sonntag 14–18 Uhr sowie nach Vereinbarung

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?





Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Fragen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

BI - BOOT - DE - DE - DEL - DEN - EM - FE - FEN - FRIED - GE - JAN - JU - LEE - LER - MAAT - MAN - NEN - NOR - PE - PEL - PRO - RICH - RON - RU - RU - SCHEN - SCHIF - STREICH - ZAP

1. Mit diesen Schiffen erreichte Wilhelm der Eroberer England (4)
2. Tarnbezeichnung für die Seelandung alliierter Truppen an der Kanalküste 1942 (4)
3. Scherzhafte Bezeichnung für einen Matrosen (7)
4. Titel des letzten von elf Bänden des Seefahrerromans *Horatio Hornblower* (8)
5. Erster Inspekteur der Bundesmarine (4)
6. Löste das Schaufelrad als Schiffsvortrieb ab (6)
7. Erster Kreuzer-Neubau der Reichsmarine (2)
8. Im 19. Jahrhundert zur Nachrichtenübermittlung eingesetztes Seefahrzeug (2)
9. Kontrollgang des Kommandanten beziehungsweise Ersten Offiziers durch das ganze Schiff (5)
10. Im Zweiten Weltkrieg Einsatz deutscher U-Boote in großen Gruppen (1)

Quelle: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com

Lösungen:

Bilderrätsel

1. Fregatte *Brandenburg* (Deutsche Marine)
2. Schwimmender Stützpunkt der *Vogtland*-Klasse (DDR, ab 1984)
3. Glattdeckskorvette *SMS Freya* (ab 1884 Kreuzerkorvette, Kaiserliche Marine)
4. *Flying Cloud* (Klipper, US-Handelsschiff)

Silbenrätsel

1. Normannenschiffe, 2. Jubilee, 3. Janmaat, 4. Zapfenstreich, 5. Friedrich Ruge, 6. Propeller, 7. Emden, 8. Depeschenboot, 9. Ronde, 10. Rudel

Lösungswort: Mittelmeer

Fotos: Sammlung GSW

Christian Jentzsch und Jann M. Witt

Erstklassige Texte, hervorragende Bilder



Christian Jentzsch, Jann M. Witt: *Der Seekrieg 1914–1918. Die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg.* Theiss Verlag, Darmstadt 2016, 184 Seiten, 39,95 Euro

Wäre es nach dem Baumeister der Hochseeflotte, Alfred von Tirpitz, gegangen, dann hätte sich das vermeintlich entscheidende Kräftemessen zwischen den gegenseitig hochgeschaukelten Marinen Deutschlands und Großbritanniens (Stichwort: Flottenrüstung) schon kurz nach Kriegsbeginn ereignet – mit positivem Ausgang für die Deutschen, versteht sich.

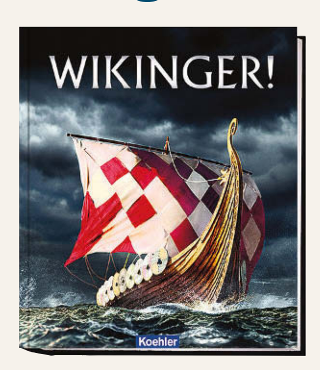
Doch das geplante Gefechtsbild fand nicht statt, die Briten beließen es bei einer Fernblockade, deutsche Auslandskreuzer und U-Boote bestimmten das ohnehin dürftige maritime Geschehen zum größten Teil, sehr zum Missfallen von Führung und Schiffsbesatzungen, wie man weiß. Vor dem Skagerrak 1916 kam es dann endlich zum eher zufälligen Schlagabtausch, mit einem Ausgang, der beide Seiten zufrieden stellte – und 1917 zu Meutereien, ausgerechnet auf den Schiffen Seiner Majestät, dessen stolze Schiffe 1919 in Scapa Flow versanken. Dabei könnte man es bewenden lassen, dieses Substrat reicht zum Verständnis der Marine im Ersten Weltkrieg aus. *It's just enough education to perform* ... und ich bin mir sicher, dass selbst viele an der Marinegeschichte grundsätzlich Interessierte das ähnlich sehen: Die Materie ist anstrengend, vielleicht zu kompliziert.

Abhilfe könnte dieses Buch schaffen, denn es bietet eine exzellente Gelegenheit, sich in kurzer Zeit intensiv mit zugegebenermaßen komplexen Inhalten zu beschäftigen, ohne die Lust am Lesen und Staunen zu verlieren. Die Autoren – beide Marineoffiziere und promovierte Historiker mit reichen Erfahrungen als Lehrstabsoffiziere für Wehrgeschichte an der Marineschule Flensburg-Mürwik – verstehen es meisterhaft, anschaulich und lehrreich zugleich in zwölf Kapiteln ein ausdrucksstarkes Bild von der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg zu zeichnen. Gekonnt lassen sie substanzielle Forschungsergebnisse in diese rasante, dabei präzise und wohltuend objektive Gesamtschau mit einfließen, nennen Erfolge (ohne anachronistisches Pathos) und menschliche Fehlleistungen (ohne vorschnelle Schuldzuweisungen) gleichermaßen beim Namen. Der Schwerpunkt dieser vorzüglichen Koproduktion liegt – wen wundert es – auf dem militärischen Verlauf, der aber immer von allen relevanten politischen, gesellschaftlichen, sozialen, wirtschaftlichen oder schiffbaulichen Aspekten flankiert wird.

Mit 130 teils bislang unveröffentlichten Fotos und Abbildungen sowie zahlreichen Extra-Informationen, die auch optisch ansprechend platziert sind, sowie Karten und auflockernden grafischen Elementen versehen, haben Jentzsch und Witt einen Volltreffer gelandet. Da nimmt man auch den stolzen Preis von 39,95 Euro gerne in Kauf. GSW

Michaela Helmbrecht

Wikinger und viel mehr



Michaela Helmbrecht (Hrsg.): *Wikinger! Begleitbuch zur Erlebnisausstellung im Ausstellungszentrum Lokschuppen Rosenheim.* Koehler Verlag, Hamburg 2016, 272 Seiten, 26,90 Euro

Nach Journalistenart das Wichtigste zuerst: Wer dieses Buch hat, braucht kein zweites, um sich umfassend über die Wikinger, Licht und Schatten ihres Wirkens und ihre Zeit zu unterrichten. Großformatig, verständliche Texte (ohne überflüssiges Fachvokabular) und ausführliche Bildunterschriften, mit besten Fotos, Grafiken, Skizzen, Karten und ausdrucksstarken *artists impressions* reich illustriert und alles in einem modernen, dabei unaufdringlichen Layout angelegt. Ausgesprochen gelungen ist die gezeichnete Geschichte eines typischen Tagesablaufs.

Dass dies alles so gelingen konnte, ist das Werk vieler Hände beziehungsweise Köpfe. Nicht weniger als 26 ausgewiesene Fachwissenschaftler haben daran ihren Anteil, und zu Recht hebt die Oberbürgermeisterin von Rosenheim, Gabriele Bauer, die Autoren in ihrem Grußwort hervor, die ihre Texte der von zahlreichen Sponsoren unterstützten Rosenheimer Erlebnisausstellung in diesem Buch weiter vertiefen konnten.

Nach einer allgemeinen Verortung folgt in einem zweiten Kapitel die Konzentration auf die Wikingerzeit in Skandinavien, vornehmlich also im heutigen Dänemark, Norwegen, Schweden und auf Gotland. Ihrer Gesellschaft, dem Alltag und – ganz wichtig – dem Schiffbau mit Navigation und Nautik, die die Wikinger perfekt beherrschten und zu dem machten, was sie wurden, sind eigene Kapitel gewidmet. Ebenso dem Handel und der weitreichenden Expansion der Wikinger nach England, Ostfrankenreich, Nordamerika und mit Unternehmungen in den Nordatlantik.

Betrachtungen über ihre Kunst, Mythen und Götter, mithin das Innen- und Seelenleben der vermeintlichen Raubeine, und eine abschließende Bewertung unter anderem mit einem Exkurs über ihre Vereinnahmung durch die politische Rechte runden diesen Band ab, der keine Wünsche offen lässt und daher das kurze wie alles sagende Prädikat „brillant“ erhält. GSW

Eberhard Nölke und Harald Focke

Was auf Frachtern los war



Eberhard Nölke, Harald Focke: *Der Kapitän und seine Offiziere. Schiffsführung auf Stückgutfrachtern.* Oceanum Verlag, Wiefelstede 2016, 111 Seiten, 24,90 Euro

Das Misstrauen älterer Kapitäne gegenüber den „neumodischen Radargeräten", die Wachoffiziere noch in den 1950er-Jahren erst auf ausdrückliche Anweisung des Kapitäns einschalten durften, oder die Anweisung der Reederei-Direktion, dass die damals aufkommenden pflegeleichten Nyltest-Oberhemden zu meiden seien, weil sie infolge der Reibungselektrizität die Anzeige des Magnetkompasses verfälschten, sind nur zwei von vielen Anekdoten aus den Erinnerungen von Kapitän Eberhard Nölke.

Sie ergänzen eine spannende Dokumentation über den Bordbetrieb von Stückgutfrachtern der bundesdeutschen Handelsmarine in den 1950er- und 1960er-Jahren. Bevor Containerriesen den Ladungstransport der Handelsschifffahrt bestimmten, erledigten in der Regel Stückgutfrachter die Arbeit rund um den Erdball. Ergänzt von zahlreichen gut reproduzierten Fotos, legen die Autoren aus den Memoiren von Kapitän Eberhard Nölke einen detaillierten Bericht über den Betrieb eines Stückgutfrachters in vielen Einzelheiten vor, die heute eigentlich nur noch Fachleuten bekannt sein dürften.

Kapitän Nölke (1931–2014) diente 1952 bis 1971 vom Schiffsjungen bis zum Kapitän beim Norddeutschen Lloyd und damit bei der führenden Reederei Deutschlands. Anhand seines Werdeganges werden die jeweiligen Bereiche des Bordbetriebes dargestellt, wobei Coautor Focke die Erlebnisse Nölkes mit sachlichen Ergänzungen komplettiert. Die facettenreiche Thematik ist in die Kapitel „Kapitän", „Erster, Zweiter, Dritter, Vierter, Funk- und Verwaltungsoffizier", „Wachdienst auf See", „Schiffsführung" und „Passagiere" gegliedert. Auf diese Weise werden die zahlreichen Aufgabengebiete des Teams plastisch vermittelt, von dessen harmonischer und fachlich solider Zusammenarbeit die Effizienz des Transportes und vor allem die Sicherheit der Schiffsführung unter schwierigsten Bedingungen abhing.

Zusammen mit den anekdotischen Episoden fasziniert die Beschreibung des Ladungsgeschäftes, von der kaufmännischen Administration bis zu den Methoden von Stauung und Sicherung in den Laderäumen sowie Funktion, Pflege und Handhabung des zu dieser Zeit noch an Bord gefahrenen Ladegeschirrs. Empfehlenswert! *HW*

Jürgen Rohweder und Peter Neumann

U-Boote – made in Germany



Jürgen Rohweder, Peter Neumann: *Leiser, tiefer, schneller – Innovationen im Deutschen U-Boot-Bau.* Verlag E. S. Mittler & Sohn, Hamburg/Bonn 2015, 180 Seiten, 24,95 Euro

Dass es auf den seit 2005 für die Deutsche Marine in Dienst gestellten U-Booten der Klasse 212 A erstmalig eine Süßwasserdusche gibt und man vom System der „Warmen Koje" abgegangen ist, indem jedes Besatzungsmitglied seine eigene Bettstatt hat und nicht mehr die des ablösenden Kameraden benutzen muss, könnte man als revolutionäre technische Neuerungen im U-Boot-Bau bezeichnen. Aber im Ernst: Solche eher belustigenden Fakten sind in der von Dr. Jürgen Rohweder, ehemals Sprecher von Howaldt Deutsche Werke (HDW), brillant gestalteten Dokumentation nur am Rande erwähnt.

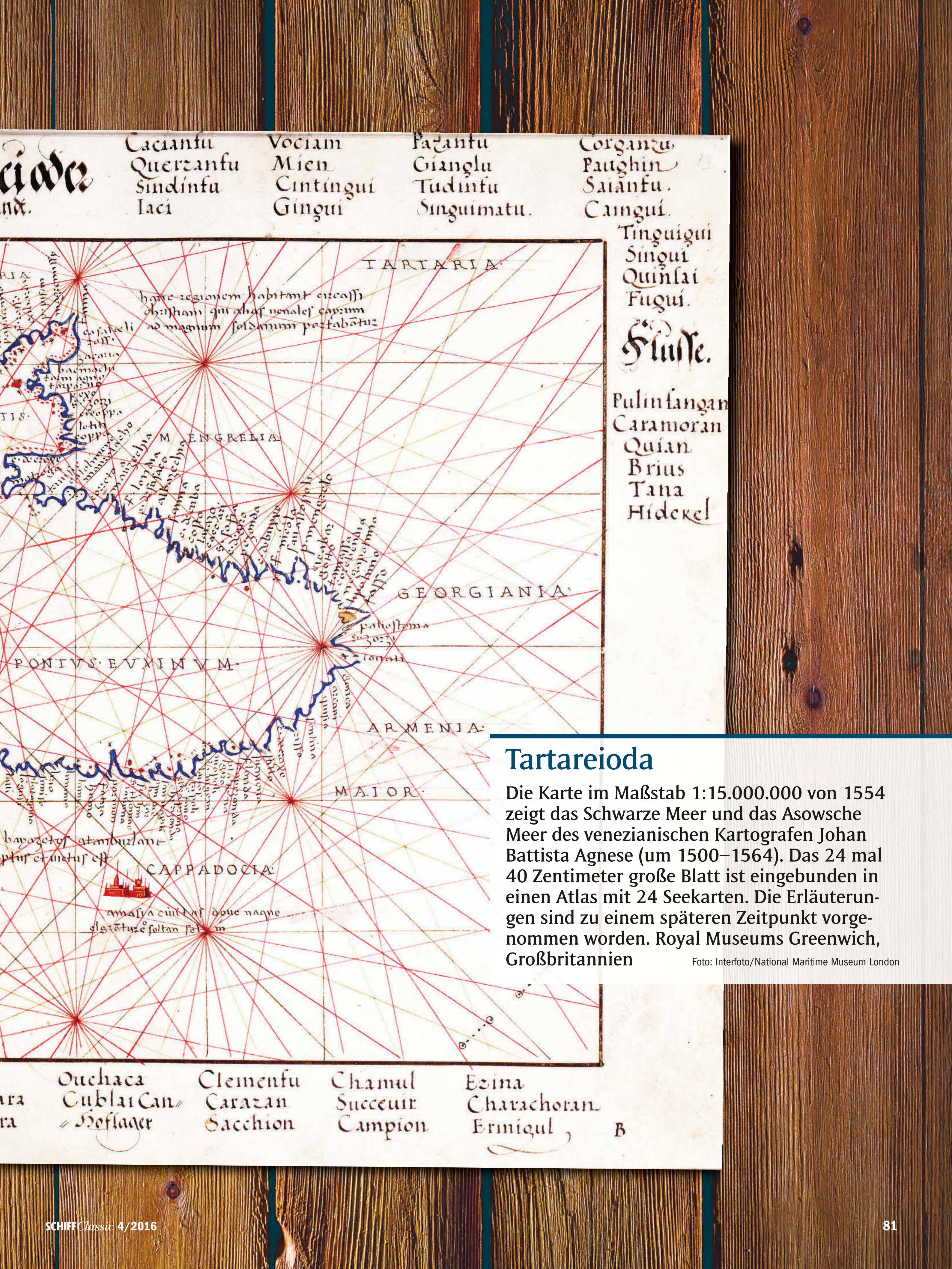
Selbstverständlich dient der mit faszinierenden Fotos von Peter Neumann, einem der renommiertesten internationalen Seefotografen, ausgestattete Band auch der Werbung für den deutschen U-Boot-Bau in Kiel. Das ist keineswegs eine Abwertung, sondern im Gegenteil stellt Rohweder als sachkundiger Historiker Genesis und Leistung maritimer Spitzentechnik aus Deutschland vor, die sowohl eine unverzichtbare Komponente unserer maritimen Sicherheit als auch ein wichtiger Exportgegenstand ist, an dem Zehntausende von Arbeitsplätzen bis weit ins Binnenland hängen.

Der heute bei HDW in Kiel zentrierte deutsche U-Boot-Bau beruht auf einer nahezu 100-jährigen Kontinuität. Seit 1900 wurden Erfahrungen und Ideen von Ingenieuren bis zum Kriegsende 1945 weitergetragen und ab 1955 wieder aufgenommen. Von 1963 bis heute wurden in Deutschland 152 U-Boote fertig- und in Dienst gestellt.

Rohweder sieht zwei „Revolutionen" im deutschen U-Boot-Bau: 1943 der Übergang zum eigentlichen U-Boot, das nicht mehr als tauchfähiges Überwasserschiff operieren sollte (Typen XXI und XXIII). Die letzte Revolution war der Übergang zur Brennstoffzelle, die seit 1988 konzipiert, 2003 auf U 31 erfolgreich erprobt und dann seit 2005 auf den Booten der Klasse 212 zur Einführung gelangte. Damit können nunmehr konventionelle U-Boote wochenlang unter Wasser operieren.

Der besondere Wert des Bandes besteht in der gut verständlichen und bebilderten Dokumentation der zahlreichen Innovationen, die das moderne U-Boot als überaus komplexes System der Spitzentechnik kennzeichnen. Es gelingt dem Autor, außer den technischen Einzelheiten auch den wirtschaftlichen und politischen Hintergrund modernen U-Boot-Baus darzustellen – als technologisches Know-how, das nur durch Kontinuität zu erhalten und für die Sicherheit unseres Landes unentbehrlich ist. *HW*


Lender
Singui
Casacia
Tenduc
Sindicin
Cianganor
Xandu
Vngat
Taidui
Gouza
Achbaluch
Tainfu
Piantu
Die Tartar
des grossen Chams La
Sarmatia Asiatica
Scythia
Serica
Cathaio
Astracan
Casan
Barou
Turchestan
Tabor
Tarse
Sirusion
Maurenaher
Chiorsa
Zagatat
Samarcand
Iesselbas
Istigias
Sim
Garcian
Tacalistan
Tangut
Chamul
Tenduch
Arsareth
Belgian
Ania
Tainfu
Mangi
Quinci
Xanton
Nanqui
Caraian
Caindu
Tipara
Thebet
Chequã
China
Stede
PODOLIA
VALACHIA
BVRGARI
MARE PONTICVM VEL
GRAECIA
GALATIA
ASIA PROPIA
Cambalu ist eine Stadt die im Lande Cathaio gelegen so 28 italianischer meilen in der runde hat.
Quinsai die grösseste Stadt in der Welt hat 100 Italianischer Meilen in ihrem umbfange
Cracuris die einige Stadt in der eussern Tartarei.
Ions
Bolga
Alsa



Tartareioda

Die Karte im Maßstab 1:15.000.000 von 1554 zeigt das Schwarze Meer und das Asowsche Meer des venezianischen Kartografen Johan Battista Agnese (um 1500–1564). Das 24 mal 40 Zentimeter große Blatt ist eingebunden in einen Atlas mit 24 Seekarten. Die Erläuterungen sind zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen worden. Royal Museums Greenwich, Großbritannien Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

VORSCHAU

Die Kogge

Legende und Wirklichkeit: Segelschiffe der Hanse dienten vornehmlich dem Handel, wurden aber auch zur Bekämpfung von Piraten mit Kanonen ausgerüstet. Unser Artikel geht insbesondere auf die technischen Details von Entwicklung und Bau der Koggen ein. Entstehung und wirtschaftspolitische Bedeutung der Hanse, in deren Auftrag Koggen die Meere befuhren, behandelt unser Titelthema ebenfalls.





Zerstörer 1936

Standardfahrzeug: Alles zu dieser Zerstörer-Klasse der Kriegsmarine, einer Weiterentwicklung des Typs 1934, von der mit allen Varianten 28 Schiffe gebaut wurden.

Michiel de Ruyter

Vorbild: Der berühmteste niederländische Admiral des 17. Jahrhunderts war trotz seiner Erfolge ein bescheidener, dabei tief religiöser Mann – ein spannendes Lebensbild auf der Grundlage neuer Forschungsergebnisse.



Kleinkrieg

1939/40: Der Kampf im Küstenvorfeld zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde mit anderen Mitteln geführt als auf offener See. Eine Bestandsaufnahme.

Fotos: picture-alliance/dieKleinert.de/CPA Media/WZ-Bilddienst/ZB

Außerdem in der nächsten Ausgabe:

Seehandel des Römischen Imperiums. **Britische Ostindien-Kompanie**, Teil 2: Macht und Scheitern. Untergang der ***Admiral Nachimov*** 1986. Geschichte und Einsätze des Seenotkreuzers ***Minden***. Der Schiffskapitän und Schriftsteller **Joseph Conrad** (1857–1924). Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 16. August 2016.

Nr. 14 | 4/2016 | Juli, August | 4. Jahrgang

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 90 | 44. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck STÜRTZ, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de


GeraMond

Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz Modell Flugzeug

MILITÄR & GESCHICHTE, FLUGMODELL, BAHN EXTRA, AUTO CLASSIC, LOK MAGAZIN, TRAKTOR CLASSIC, TRAKTOR XL, STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.



